

Agradecimentos

Gostaria de expressar os meus mais sinceros agradecimentos às seguintes pessoas:

Em primeiro lugar, aos meus pais porque sem o apoio deles, alguns dos problemas que surgem ao longo da vida teriam sido bem mais complicados de serem resolvidos. O ombro amigo deles sempre foi uma mais-valia e sempre presente ao longo de toda a minha carreira académica, bem como na minha vida pessoal.

À restante família mais próxima devido aos conselhos sempre úteis que me foram dando ao longo deste trajecto.

Ao meu orientador Doutor Mário Gonçalves Fernandes, que partilhou o seu saber e que esteve sempre disposto a ajudar mesmo quando o tempo não era muito.

Ao professor Jorge Ricardo Ferreira Pinto, pois acompanhou-me ao longo de toda a minha vida académica sendo uma inspiração para muitos casos, sobretudo no que diz respeito ao gosto pelo urbanismo. Ao professor José Francisco Ferreira Queiroz, pela formação realizada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, de seu nome ‘Restauro Urbano Integrado’, que muito me ajudou na realização desta dissertação, abrindo-me os horizontes a uma análise mais cuidada sobre os edifícios e os espaços públicos, bem como a sua disponibilidade demonstrada.

A todos os meus amigos que directa e indirectamente me ajudaram na realização do trabalho, sobretudo em todo o apoio dado.

A vós todos queria dar o meu mais sincero, OBRIGADO!

Resumo

Desde a década de 40 do século XX que existiu um despovoamento na freguesia da Sé, alastrando-se para as freguesias centrais circundantes por volta da década de 60. Este despovoamento é sentido em todo o município nos finais do referido século, através do crescimento das cidades periféricas. Este problema demográfico possui efeitos secundários que vão muito para lá, da ‘simples’ perda da população do município, sendo que estes efeitos manifestam-se, por exemplo, na urbanidade da cidade.

Desta forma, uma das muitas consequências é o elevado estado de degradação do edificado da cidade, sendo que o centro histórico do Porto, não é nenhuma excepção, bem pelo contrário, pois cada vez sofre mais com esta consequência, existindo por isso cada vez mais edifícios devolutos e em ruínas. Considerando-se essencial a recuperação dos centros históricos quer fisicamente quer socialmente, medidas políticas tem sido elaboradas e aplicadas, com especial incidência para a reabilitação e requalificação.

Embora as referidas políticas possuam um cariz recente comparativamente com outros tipos de políticas, estas têm vindo a ter um forte impacto no que a legislação diz respeito, bem como à criação de órgãos com finalidades bem vincadas na área de reabilitação urbana. Assim é pretendido um enquadramento da evolução das políticas urbanas em Portugal e as suas principais figuras, sendo dado especial destaque aos órgãos que intervieram directamente no centro histórico do Porto, analisando alguns casos concretos das suas intervenções e sobretudo analisando os impactos que estas intervenções possuíram na área bem como na cidade do Porto.

Palavras-Chave: Centro histórico do Porto, Reabilitação urbana, Programas, Impactos.

Abstract

Since the 1940s there was depopulation in the parish of Sé, sprawling to the surrounding central parishes around the 1960s. This depopulation was felt throughout the municipality at the end of that century, through the growth of outlying towns. This demographic problem had side effects that go way beyond the simple loss of the city's population, showing mainly in the city life.

That being said, one of the main consequences of this problem is the degradation of the city edification. This mainly happens in the historic city center, showing a great increase in ruined and abandoned buildings. Nowadays government's policies try to recover physically and socially these historical centers by elaborating and applying political measures for the rehabilitation and improvement of those infrastructures.

Even though these measures are relatively recent compared with other kind of policies that have been practiced, these new actions caused a great impact legislating wise, as well, in the creation of new organs that regulate this urban rehabilitation. This study main objective is to revise the evolution of Portugal urban policies and their most important interveners, focusing the main organs that had most impact in Porto historical center, emphasizing also, the main changes that these interventions caused in these areas as well in the city.

Keywords: Porto historical center, Urban rehabilitation, Programs, Impacts.

.

Índice

Agradecimentos.....	III
Resumo	V
Abstract.....	VI
Índice	VIII
Índice de Figuras	X
Índice de Tabelas.....	XII
Lista de Abreviaturas	XIII
Introdução	1
Enquadramento	1
Objectivo.....	1
Metodologia e Estrutura.....	2
 CAPÍTULO I.....	 4
 1. Figuras e políticas do urbanismo em Portugal	 5
1.1. De 1865 até ao 25 de Abril de 1974	5
1.2. O pós revolução de 25 de Abril	12
1.2.1. PDM	15
1.2.2. PROT.....	16
1.2.3. PMOT.....	16
1.2.4. PEOT	17
1.2.5. LBPOTU	17
1.2.6. PNPOT	18
1.2.7. Funções e Natureza vs Âmbito.....	19
1.3. Políticas de reabilitação urbana em Portugal	20
1.3.1. RECRIA	22
1.3.2. PER.....	23
1.3.3. REHABITA.....	24
1.3.4. RECRIPH	24
1.3.5. SOLARH	25
1.3.6. POLIS	26

CAPÍTULO II.....	29
2. O Centro Histórico do Porto	30
2.1. Enquadramento do centro histórico	30
2.2. Os órgãos e as intervenções existentes na área referente ao centro histórico do Porto....	36
2.2.1. CRUARB.....	38
2.2.1.1. Ribeira-Barredo.....	40
2.2.1.2. Projecto-piloto da Sé.....	42
2.2.1.3. Operação Miragaia.....	43
2.2.1.4. Operação Vitória	44
2.2.2. FDZHP	45
2.2.3. Porto Vivo – SRU.....	46
2.2.3.1. ‘Masterplan’	48
2.2.3.2. Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património Mundial	51
CAPÍTULO III.....	56
3. As intervenções nos casos de estudo	57
3.1. Praça da Ribeira	59
3.1.1. Análise das intervenções	61
3.2. Quarteirão do Infante	63
3.2.1. Análise das intervenções	66
3.3. Quarteirão Porto Vivo.....	68
3.3.1. Análise das intervenções	70
3.4. Quarteirão das Cardosas	73
3.4.1. Análise das intervenções	76
Conclusão.....	80
Bibliografia	82
Referências bibliográficas.....	82
Sítios consultados na WEB.....	85
Legislação consultada	87
Anexos	92

Índice de Figuras

FIGURA 1 – AVENIDA DA CIDADE À ESQUERDA E O PLANO GERAL PARA A CIDADE, AMBOS REALIZADOS POR BARRY PARKER	6
FIGURA 2 – PROPOSTA DA REDE VIÁRIA, POR EZEQUIEL CAMPOS.....	7
FIGURA 3 – ALGUMAS PROPOSTAS DE GIOVANNI MUZIO. LIGAÇÃO DA AVENIDA DOS ALIADOS À PONTE D. LUÍS I, À ESQUERDA E A ÁREA DO CAMPO ALEGRE SEGUNDO O PLANO REGULADOR.....	9
FIGURA 4 – ZONAMENTO DO PLANO REGULADOR PARA A CIDADE DO PORTO, DE ALMEIDA GARRET.....	10
FIGURA 5 – REGULAMENTO DO PLANO DIRECTOR DA CIDADE DO PORTO PARA A ALTURA DOS EDIFÍCIOS	12
FIGURA 6 – CARTA SÍNTESE DO PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE 1989.....	14
FIGURA 7 - ESQUEMA URBANO EM 1316.....	31
FIGURA 8 – CHP EM 1600	32
FIGURA 9 – LIMITE DO CENTRO HISTÓRICO DO PORTO – PATRIMÓNIO MUNDIAL.....	35
FIGURA 10 – ‘RASGÃO’ SOBRE O CENTRO HISTÓRICO DO PORTO, PARA A CRIAÇÃO DA ACTUAL AVENIDA DOM AFONSO HENRIQUES, NOS MEADOS DA DÉCADA DE 50 DO SÉCULO XX.	38
FIGURA 11 – EXCERTOS DE UMA PLANTA QUE PROVA A SOBRELOTAÇÃO DO CHP.....	40
FIGURA 12 – ILUSTRAÇÃO DAS 26 ACÇÕES REALIZADAS E O SEU RESPECTIVO ESTADO ATÉ 1996.....	41
FIGURA 13 – MAPA ILUSTRATIVO DAS INTERVENÇÕES DA CRUARB NA RIBEIRA-BARREDO	42
FIGURA 14 – PROCESSO DE REABILITAÇÃO ATRAVÉS DA FDZHP.....	46
FIGURA 15 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DA PORTO VIVO – SRU.	48
FIGURA 16 - AIP E AAE DENTRO DA ZIP	50
FIGURA 17 – ESQUEMA QUE RESUME O PLANO DE GESTÃO DO CENTRO HISTÓRICO DO PORTO PATRIMÓNIO MUNDIAL.....	53
FIGURA 18 – QUARTEIRÕES ESTUDADOS.....	58
FIGURA 19 – PRAÇA DA RIBEIRA NO SÉCULO XVIII	59
FIGURA 20 – IMAGEM DO ANTES (1976) E DO APÓS A INTERVENÇÃO DA CRUARB (1982)..	60
FIGURA 21 – IMAGEM DA PRAÇA DA RIBEIRA NOS DIAS DE HOJE.....	61
FIGURA 22 – RUA NOVA DOS INGLESES AINDA ANTES DA CONSTRUÇÃO DO PALÁCIO DA BOLSA	64
FIGURA 23 – PROGRAMA POR EDIFÍCIOS.....	65

FIGURA 24 – FACHADA VOLTADA À RUA DO INFANTE D. HENRIQUE E FACHADA VOLTA PARA O LARGO DO TERREIRO, ANTES DAS INTERVENÇÕES.	66
FIGURA 25 - FACHADA VOLTADA À RUA DO INFANTE D. HENRIQUE E FACHADA VOLTA PARA O LARGO DO TERREIRO, DEPOIS DAS INTERVENÇÕES.	66
FIGURA 26 – QUARTEIRÃO PORTO VIVO.	68
FIGURA 27 – A ÁREA DE ESTUDO PORTO VIVO, ANTES E APÓS CRIAÇÃO DA RUA MOUZINHO DA SILVEIRA.	69
FIGURA 28 – INTERVENÇÕES REALIZADAS NO QUARTEIRÃO PORTO VIVO.	71
FIGURA 29 – QUARTEIRÃO PORTO VIVO MOS DIAS DE HOJE. À ESQUERDA A RUA MOUZINHO DA SILVEIRA, AS RESTANTES SÃO DO LARGO DUQUE DA RIBEIRA.	71
FIGURA 30 – IMAGEM ACTUAL DA PRAÇA DA LIBERDADE E DA FACHADA DO PALÁCIO DAS CARDOSAS.	74
FIGURA 31 – IMAGEM TOTAL DO QUARTEIRÃO AINDA ANTES DA INTERVENÇÃO.	75
FIGURA 32 – PANORAMA ACTUAL DA NOVA PRAÇA DAS CARDOSAS.	77

Índice de Tabelas

TABELA 1 – DECRETOS-LEI CRIADOS PÓS 25 DE ABRIL DE 1974.	13
TABELA 2 – FUNÇÕES E NATUREZA DOS INSTRUMENTOS VS O ÂMBITO DOS MESMOS.	20
TABELA 3 - ESQUEMA REPRESENTATIVO DAS FIGURAS E DOS ÓRGÃOS EXISTENTES NOS ÚLTIMOS ANOS NO CHP	37
TABELA 4 – SÍNTESE DAS PERTINÊNCIAS VS IMPERTINÊNCIAS DAS INTERVENÇÕES NA PRAÇA RIBEIRA.	63
TABELA 5 - SÍNTESE DAS PERTINÊNCIAS VS IMPERTINÊNCIAS DAS INTERVENÇÕES NO QUARTEIRÃO DO INFANTE.....	67
TABELA 6 - SÍNTESE DAS PERTINÊNCIAS VS IMPERTINÊNCIAS DAS INTERVENÇÕES NO QUARTEIRÃO PORTO VIVO.....	73
TABELA 7 - SÍNTESE DAS PERTINÊNCIAS VS IMPERTINÊNCIAS DAS INTERVENÇÕES NO QUARTEIRÃO DA CARDOSAS.....	78

Lista de Abreviaturas

AAE – Áreas de Acção Especial
ACRRU – Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística
AIP – Áreas de Intervenção Prioritária
AU – Anteplanos de Urbanização
CHP – Centro Histórico do Porto
CMP – Câmara Municipal do Porto
CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo
DGOTDU – Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DL – Decreto-Lei
DR – Decreto Regulamentar
FDZHP – Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto
GTL – Gabinetes Técnicos Locais
IGT – Instrumentos de Gestão Territorial
IHRU – Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
INH – Instituto Nacional da Habitação
LBOTU – Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo
MAOT – Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território
PDCP – Plano Director da cidade do Porto
PDM – Plano Director Municipal
PEOT – Planos Especiais de Ordenamento do Território
PER – Programa Especial de Realojamento
PGM – Plano Geral de Melhoramentos
PGU – Plano Geral de Urbanização
PIOT – Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território
PMOT – Planos Municipais de Ordenamento do Território
PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
POAP – Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas
POAAP – Plano de Ordenamento das Albufeiras de Águas Públicas
POE – Plano de Ordenamento dos Estuários

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira

PP – Planos de Pormenor

PRAUD – Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas

PRCP – Plano Regulador da Cidade do Porto

PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território

PRU – Programa de Reabilitação Urbana

PU – Planos de Urbanização

RECRIA – Regime Especial de Compartição na Recuperação de Imóveis Arrendados

RECRIPH – Regime Especial de Participação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal

REGEU – Regulamento Geral das Edificações Urbanas

REHABITA – Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas

RJGT – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

SEALOT – Secretaria de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território

SEHU – Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo

SOLARH – Programa de Solidariedade de Apoio à Recuperação de Habitação

SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ZIP – Zona de Interesse Prioritária

Introdução

Enquadramento

A presente dissertação incide sobre as pertinências e impertinências das intervenções quer de reabilitação quer de requalificação, realizadas no centro histórico da cidade do Porto, incidindo também numa referência das principais figuras e políticas existentes no passado e no presente do urbanismo Português, sendo dado um especial destaque, ao longo de todo o trabalho à cidade do Porto.

Neste contexto, os órgãos de intervenção possuem como missão a recuperação do edificado existente no centro histórico, respeitando todas as normas que acarretam uma cidade classifica pela UNESCO como parte do Património Mundial, bem como, em certos casos, a recuperação do espaço público e de toda uma vertente social envolvente em áreas de elevada sensibilidade. Pretendendo-se, com todas as medidas aplicadas à recuperação de uma área que tem vindo a perder habitantes ano após ano, em detrimento de outro tipo de edificações que proporcionam uma melhor qualidade de vida aos seus moradores, o que nos leva a refletir sobre diversas questões. O que fazer para proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores do centro histórico? Que tipos de requalificações são necessários no espaço público envolvente? Para que pessoas se destinam essas intervenções? Quais os apoios que poderão ser facultados para obras de reabilitação? Serão estas algumas das questões principais que pretendem ser respondidas com o decorrer da dissertação.

Objectivo

O objectivo primordial desta dissertação é elaborar uma análise às intervenções realizadas no centro histórico da cidade do Porto, sob o ponto de vista da pertinência e

da impertinência das mesmas, de forma a ser possível identificar os aspectos positivos para que estes sejam continuados e por outro lado identificar também os aspectos negativos para que se possam corrigir, bem como evitarem-se novos erros no que a matéria de reabilitação e requalificação diz respeito. Este trabalho possui ainda outros objectivos, como a demonstração das figuras e políticas que contribuíram para a evolução gradual do urbanismo em Portugal, sobretudo na cidade do Porto, bem como analisar, o ‘para que servem?’ e ‘para quem servem?’ os programas de reabilitação existentes.

Metodologia e Estrutura

O trabalho realizado divide-se em três partes distintas: sendo a primeira parte referente a uma abordagem mais teórica, a segunda expõem os casos de estudo, enquanto a terceira e última parte tratam de concluir a análise dos casos seleccionados.

Assim no capítulo I e II temos a abordagem teórica. Estes capítulos fazem um enquadramento das figuras e políticas existentes no país, especialmente na cidade do Porto, nestes mesmos capítulos são expostos alguns dos programas mais relevantes da reabilitação urbana nacional. No último capítulo mostram-se os casos de estudo que foram escolhidos, analisando as respectivas situações, sendo que para cada caso, é elaborado uma conclusão crítica quer do ponto de vista da pertinência quer do ponto de vista da impertinência das mesmas.

CAPÍTULO I

1. Figuras e políticas do urbanismo em Portugal

Até chegarmos aos dias de hoje, existiu toda uma evolução no urbanismo donde fazem parte algumas figuras que elaboraram ou fizeram cumprir políticas que marcam o nosso presente. Desta forma, neste capítulo será abordado essa precisa evolução no País, mas sobretudo essa evolução será apresentada com especial foco para a cidade do Porto. Será demarcado como ponto de partida o ano de 1865, mais concretamente com os Planos Gerais de Melhoramentos, sem com isto querer dizer que não existissem figuras e políticas com importância anteriores ao da data referida, mas irá ser enquadrada a evolução a partir deste concreto ano, pois este será um período com maior riqueza de personagens e leis, referentes ao urbanismo.

1.1. De 1865 até ao 25 de Abril de 1974

Com a criação do Decreto-lei (DL) nº 10, de 19 de Janeiro de 1865 surge, assim, o que se denominou por Plano Geral de Melhoramentos (PGM). Este plano decorre do forte crescimento das duas cidades mais importantes do País, Lisboa e Porto, em resultado da necessidade dos dois territórios começarem a planear o seu crescimento o que inevitavelmente traria transformações nas mesmas. Outras pequenas cidades do País também foram abrangidas por este plano, como foi o caso da Póvoa de Varzim¹. O PGM focava-se sobretudo na influência da rede viária e nas condições higiénicas, assim, este plano ocupa-se *“essencialmente das ruas, praças e jardins, sendo prescritas a obrigatoriedade de alinhamentos dos edificios e as características da via, (...). As preocupações higiénicas refletem-se na regulamentação sobre o estabelecimento de cêrceas, devendo os projectos atender às indispensáveis condições de luz, ventilação, abastecimento de água e drenagem do esgoto.”* (Lôbo, 1995: 16-17).

¹ Margarida Souza Lôbo, 1995.

Embora o PGM possua, como já referido, as preocupações pelas questões da salubridade, só no início do século XX, mais concretamente em 1903 surge a primeira grande norma, com o surgimento do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas².

Em 1915, na sequência da elaboração do seu Plano de Melhoramentos, a Câmara Municipal do Porto (CMP) convida, aquele que foi um dos arquitectos a projectar a cidade-jardim, e que possui um especial destaque na cidade do Porto, Barry Parker. Este elabora um plano que adquire como principal característica a preocupação pela regularidade e simetria do centro da cidade. Assim, surge o plano para a Avenida da Cidade (figura 1) que se desenvolve “*em torno de um conjunto de ponto focais, donde irradiam as directrizes de novos arruamentos, que cruzam a rede viária existente na diagonal, evitando os gavetos pré existentes.*” (Lôbo, 1995: 23).

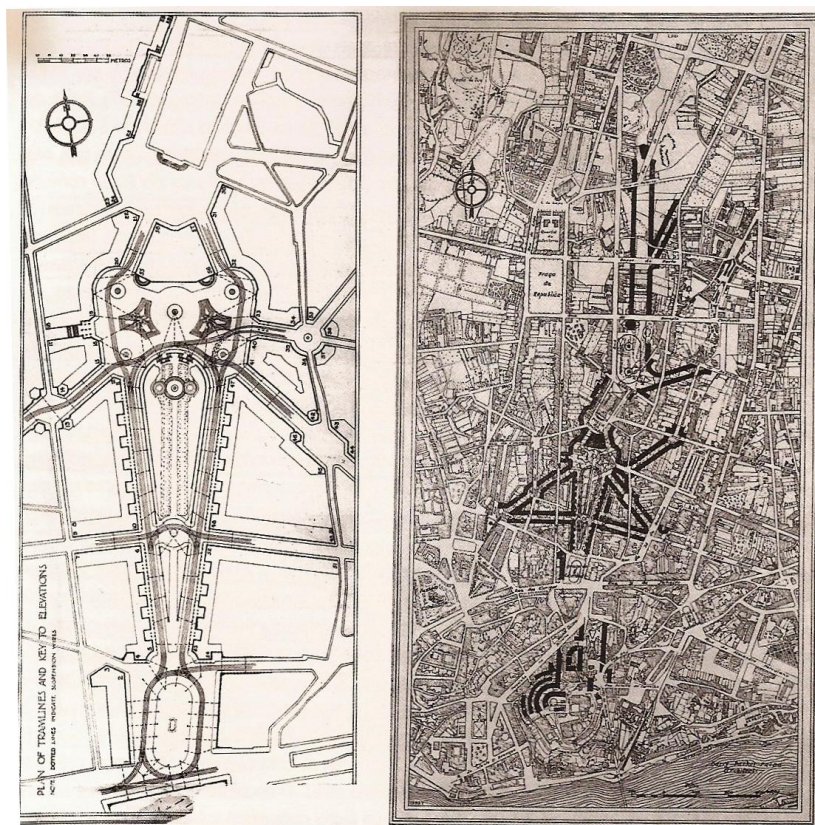


Figura 1 – Avenida da cidade à esquerda e o Plano Geral para a cidade, ambos realizados por Barry Parker

Fonte: Margarida Souza Lôbo, 1995.

² Decreto-lei de 14 de Fevereiro de 1903 – DL que é considerado a “primeira legislação sobre as condições higiénicas a observar na construção de edifícios” (Correia, 2004: 184)

Ezequiel Campos com o seu Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, que surge em 1932, possui a particularidade de definir o *“programa segundo o qual a cidade devia crescer em respeito pelo legado patrimonial de outras épocas...”* (Marques et al., 1990: 83). Assim, este documento teórico surge, com uma visão abrangente da cidade, englobando este programa até às povoações satélites da cidade (Matosinhos, Gaia, Maia, Valongo e Gondomar), propondo desta forma um Plano Regional de Urbanização. O documento apresentava um estudo das infra-estruturas de diferentes tipos que permitiam uma maior funcionalidade à cidade, desta forma, era delineado no programa o *“crescimento da cidade e do arranjo dos elementos primários da sua estrutura, bem como das vias de comunicação para as cidades e vilas da região.”* (Lôbo, 1995: 30). Estes pensamentos de Ezequiel Campos não surtirão repercussões na época, sendo só retomadas anos mais tarde por Antão de Almeida Garret.

Na figura 2 é possível, analisarmos o plano para a rede viária, proposto por Ezequiel Campos, onde a existência de extensas vias que ligam pontos fulcrais da cidade, caracterizam a imagem.



Figura 2 – Proposta da rede viária, por Ezequiel Campos.

Fonte: Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

Voltando novamente a um panorama mais abrangente, é neste mesmo ano (1932), que é escolhido para ministro das Obras Públicas e da Comunicação, Duarte Pacheco³ sendo este uma figura incontornável do urbanismo nacional, tendo sido por ventura o *“estadista que protagonizou a política de obras públicas do Estado Novo e que estabeleceu as bases doutrinárias que ainda hoje assenta o nosso Direito do Urbanismo”* (Gonçalves, 1989: 4). A sua marca inicia-se logo com a criação do Ministério das Obras Públicas e Comunicações o qual presidiu durante alguns anos. Naturalmente que neste período de criação do referido ministério o grande cuidado iria recair sobre as obras públicas, passando o planeamento urbano a ser visto como um meio racional e objectivo das acções do Estado junto dos municípios⁴. Mas com o cessar da 2ª Grande Guerra Mundial, *“o regime procurou alargar a base social em que se sustentava. Na prática isso implicou uma inversão completa da política urbanística até então seguida por Duarte Pacheco: em vez de contrapor à especulação fundiária, a administração passou a ser concebida como uma discreta plataforma de negociação dos terrenos para construção”* (Gonçalves, 1989: 5). Neste ministério das Obras Públicas e da Comunicação, irão sair alguns importantes Decretos-Lei: o DL nº 24.802, de 21 de Dezembro de 1934, onde é criado o Plano Geral de Urbanização (PGU) que daria às câmaras totais poderes, no que a transformação do seu território diz respeito⁵. Sendo que este plano deveria incidir sobre as zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico⁶. Começa também a ser dada uma total importância da cartografia, iniciando-se desta forma inúmeros levantamentos topográficos, sendo que ao fim de uma década (1944) muitas plantas topográficas já se encontravam finalizadas⁷. O segundo DL de real importância neste período, foi o DL nº 35.931, de 4 de Novembro de 1946, onde passa a existir os Anteplos de Urbanização (AU) e que *“passa a ser considerado como documento suficiente para substituir o plano geral de urbanização”* (Lôbo, 1995: 35), salvo as excepções das cidades de Lisboa e do Porto que não eram abrangidas pelos anteplos. A substituição do AU pelo PGU veio retirar às câmaras municipais a possibilidade de possuírem uma política

³ Duarte Pacheco foi ministro das Obras Públicas e Comunicações (1932-36/1938-43), presidente da Câmara Municipal de Lisboa (1938-43). No segundo período no governo este acumula as funções já referidas, com as pastas da Guerra e dos Estrangeiros.

⁴ Fernando Gonçalves, 1989.

⁵ Margarida Souza Lôbo, 1995.

⁶ Virgílio Miguel Machado, 2010

⁷ Margarida Souza Lôbo, 1995.

relativa aos terrenos, sendo que “*privadas dos instrumentos necessários, as câmaras experimentaram dificuldades inultrapassáveis para implementar os seus planos*”. (Lôbo, 1995: 223).

O DL que cria os PGUs determinava o prazo de cinco anos para a elaboração do mesmo. Na sequência desta exigência, em 1938 a CMP requer o trabalho de um urbanista estrangeiro de seu nome, Marcello Piacenti, sendo que a falta de cartografia actualizada por parte da câmara e a não deslocação do urbanista à cidade, fruto de um trabalho que este se encontrava a realizar em Itália, levou a que o prazo terminasse sem o trabalho se encontrar concluído. Assim, em 1940, para a continuação do plano a câmara escolhe outro urbanista para a elaboração do trabalho, Giovanni Muzzio, no qual podemos ver na figura 3 algumas das propostas sugeridas pelo urbanista.



Figura 3 – Algumas propostas de Giovanni Muzio. Ligação da Avenida dos Aliados à ponte D. Luís I, à esquerda e a área do Campo Alegre segundo o Plano Regulador.

Fonte: Margarida Souza Lôbo, 1995.

Mas em 1943, com a morte do ministro Duarte Pacheco e com o referido plano a não ter qualquer tipo de adiantamento, foi chamada uma terceira pessoa que possui uma grande importância na cidade do Porto, o Prof. Eng. Almeida Garret⁸, acabando este por concluir o PGU em 1947, que teria a aprovação do governo após quatro anos, seguindo-se a aprovação do Plano Regulador da Cidade do Porto (PRCP), em 1954. Sendo que este plano continha como objectivos a definição de uma estrutura geral, que permitisse organizar o tecido urbano existente. Desta forma, era considerado de elevada

⁸ Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

importância a criação de “uma rede viária fundamental, de forma a criar uma estrutura fortemente conexas, completando as vias de penetração e atravessamento com um grande número e circulares. (...) três cinturas sucessivas de jardins e parques, visionando a instalação de terrenos de jogos e campos de desporto, (...) propõem-se o retorno à organização local, completando-a com os benefícios de uma sociedade moderna, hierarquizando-a em escalões por ordem crescente de dimensão e complexidade.” (Lôbo, 1995: 208-209). Assim, deparamo-nos com um plano de zoneamento que visava a optimização do rendimento e a competência do exercício de cada uma das actividades, como pode ser melhor analisado na figura 4.

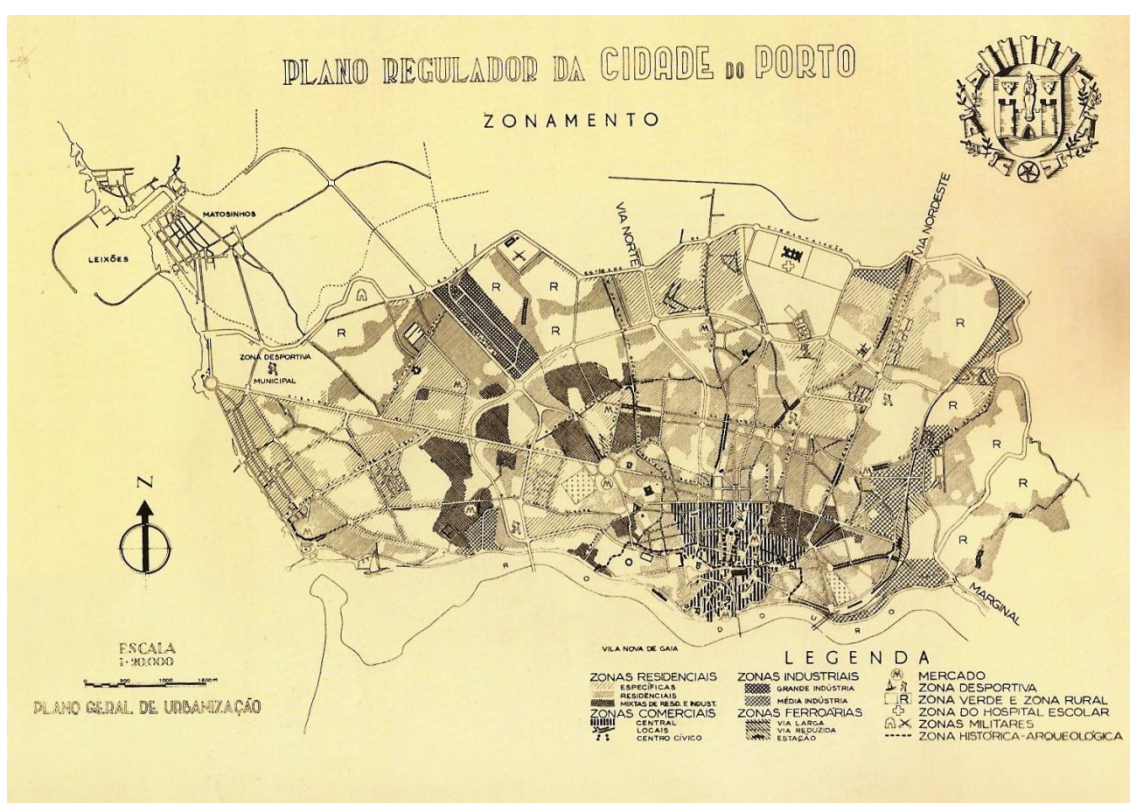


Figura 4 – Zonamento do plano regulador para a cidade do Porto, de Almeida Garret.

Fonte: Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

Do ponto de vista nacional, é elaborado um DL que retoma as grandes preocupações de salubridade, assim o DL nº 38.382, de 7 de Agosto de 1951, cria o Regulamento Geral das Edificações Urbanas (REGEU)⁹ possuindo como principais intentos as questões já

⁹ Mário Gonçalves Fernandes, s.d.

referidas da salubridade do edificado, bem como as de construção com os requisitos de solidez e defesa de incêndio, sem esquecer as condições de razão estética.

A presença do DL relacionado com o urbanismo nesta época foi uma constante até ao fim do Estado Novo, mas após o anterior diploma referido o principal relevo vai para o DL nº 560, de 17 de Dezembro de 1971, com as criações dos Planos de Urbanização (PU) e os Planos de Pormenor (PP) sendo estabelecida uma ordenação entre os planos gerais e os PPs. Neste DL os municípios adquirem a possibilidade de aprovação dos PPs quando a área na qual se encontram inseridos já está sujeita a um plano geral ou parcial aprovado¹⁰. Mas apesar da existência dos decretos-lei, este período encontra-se sobretudo marcado pela falta de aprovação dos planos gerais, pois até 1971 nenhum plano geral obteve o estatuto de plano aprovado perante a lei. Por este facto podemos ver que *“o planeamento, que na generalidade dos países equivale a uma plataforma de reforço da solidariedade entre os diferentes actores que intervêm na forma da cidade, transformou-se, no nosso caso, numa actividade socialmente desenraizada, apenas acessível a um corpo restrito de técnicos”* (Gonçalves, 1989: 6).

Neste intermédio, na cidade do Porto mais concretamente em 1962 surge o Plano Director da cidade do Porto (PDCP), sob a orientação do urbanista Robert Auzelle¹¹, este plano contraria as directrizes do plano de Almeida Garret, muito se devendo, ao facto do crescente número de bairros sociais¹², sendo que este plano foi um dos mais marcantes da cidade. O PDCP, possuía duas directrizes bem definidas: em primeiro lugar era determinado as funções essenciais da cidade e em segundo lugar as prováveis evoluções da mesma, *“prevendo-se para o Porto um papel significativo como centro administrativo, de negócios, intelectual e artístico, de ensino, de repouso, de comunicações, de diversão e turismo, estabelecendo-se como dimensão populacional máxima os 450 mil habitantes...”* (Marques et al., 1990: 91). O PDCP, possui também a particularidade de dar importância às vias de comunicação, como eram exemplos o porto de Leixões, o aeroporto Francisco Sá Carneiro, as pontes de D Luís I e a da

¹⁰ Virgílio Miguel Machado, 2010

¹¹ Foi um arquitecto e urbanista francês, que supervisionou o PDM da cidade do Porto e que vindo de uma linha que acreditava nos pressupostos escritos na carta de Atenas de 1933, elaborou um plano claro de renovação da área pertencente ao centro histórico do Porto, que possuía como principais directrizes a demolição de alguns quarteirões, preservando as fachadas que possuíam interesse turístico.

¹² Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

Arrábida, bem como uma nova ponte em Campanhã (hoje denominada de ponte do Freixo), por fim é referida a importância das vias de penetração norte e a este da cidade. Já sobre o ponto de vista do interior da cidade o plano cinge-se a duas temáticas: a circulação, pois o uso do automóvel neste período aumentou substancialmente, bem como a terciarização do centro. Por fim, na tentativa de mostrar o Porto ao mundo o plano propõem a criação de uma Feira Internacional localizada no Parque da Cidade, tendo como intuito trazer à importação e à exportação o ponto de encontro que seria necessário ao progresso do aglomerado portuense.



Figura 5 – Regulamento do Plano Director da Cidade do Porto para a altura dos edifícios

Fonte: Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

1.2. O pós revolução de 25 de Abril

Uma revolução terá sempre impactos diversos em matérias sociais, antropológicas ou culturais, entre outras, pois a existência da revolução pressupõe mudanças drásticas em todos os termos, se tal não acontecesse não existiria qualquer intuito lógico na existência dessa mesma revolução, assim sendo, a área referente ao urbanismo não passou em claro e após o 25 de Abril de 1974, surgiu a possibilidade de se repensar toda

a legislação e planeamento até à data existentes. As criações de novos Decretos-Lei a nível nacional, regional e municipal e as constantes alterações dos mesmos, como forma de satisfazer necessidades que ao longo do tempo vão surgindo, são marcas presentes nos dias correntes, assim sendo, será justo afirmar que nesta concreta fase entramos na era da maior sensibilidade e de uma maior riqueza no que diz respeito à legislação urbana.

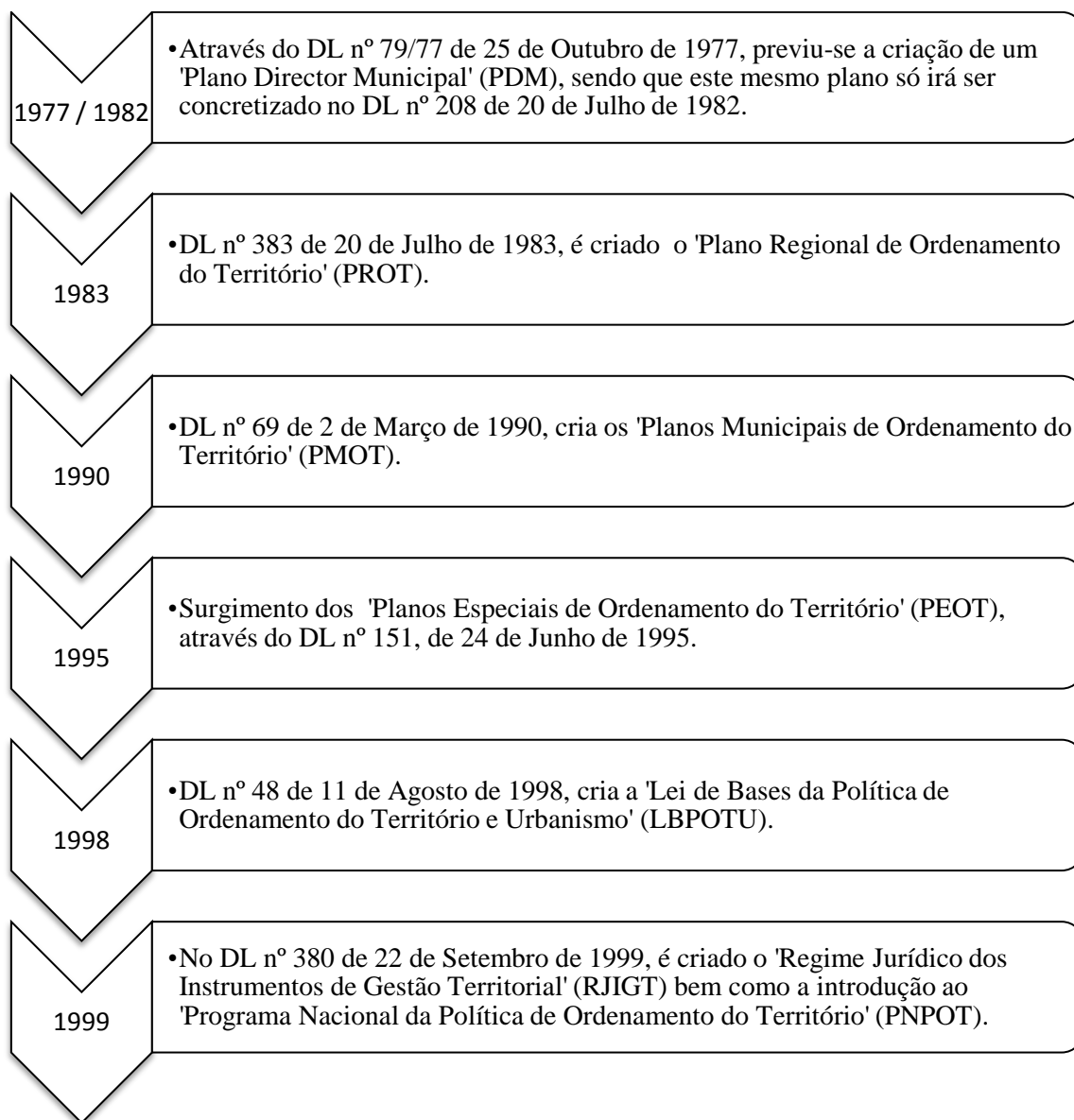


Tabela 1 – Decretos-Lei criados pós 25 de Abril de 1974.

Como demonstra a tabela 1, podemos realmente comprovar como anteriormente referido, a riqueza que este período teve¹³, mais à frente falaremos delas mais detalhadamente.

Sob o ponto de vista da cidade do Porto, podemos referir que no ano de 1978 foi realizado um estudo de modo a analisar o PDCP, derivado à escassez financeira da cidade. Assim onze anos após o início, ou seja em 1989, é aprovado o Plano Geral de Urbanização, que acaba por quebrar as directrizes do plano de Auzelle , que assentava em grande projectos, procurando-se agora “*defender a cidade possível, a cidade feita de sub-cidade, historicamente rica, cultural e economicamente contrastada.(...) aposta sobretudo na melhoria das condições de circulação, na contenção do crescimento imobiliário, num desenvolvimento global e equilibrado da cidade*” (Marques et al., 1990: 95)



Figura 6 – Carta síntese do Plano Geral de Urbanização de 1989.

Fonte: Hélder Marques; José A. Rio Fernandes, Luís Paulo Martins, 1990.

¹³ A tabela 1 refere-se única e exclusivamente à criação de Decretos-Lei e não às suas seguintes alterações.

1.2.1. PDM

Assim surge em 1977 a ideia da criação de um Plano Director Municipal (PDM), tendo levado 5 anos para que este plano fosse realmente concretizado, ou seja, em 1982. O PDM, como o próprio nome indica, foi criado para abranger um plano para um dado município, sendo porém também possível existir um plano intermunicipal com municípios vizinhos, quando uma dada área de intervenção é da responsabilidade de dois municípios. Este mesmo plano, foi também criado com a intenção de vigorar num dado período, que nunca fosse inferior a 5 anos nem superior a 12 anos. O PDM foi concebido com algumas finalidades, que são explícitas no artigo 3º, do DL nº 208, de 26 de Maio de 1982, onde podemos retirar como objectivos mais importantes: o fornecimento dos indicadores de base locais que são indispensáveis para a realização dos planos de ordenamento de diferentes tipos (nacional, regional e sub-regional); a tradução das metas programáticas nas áreas do desenvolvimento económico e social do planeamento territorial e urbano, do fomento das actividades, das infra-estruturas e dos equipamentos; outro dos objectivos prende-se com que o PDM seja um instrumento participativo das populações no planeamento urbanístico e no ordenamento do território; a programação do funcionamento das redes municipais de serviços públicos; estabelece também as bases da administração urbanística do referente município entre outros objectivos referidos no mesmo artigo.

A definição de objectivos do PDM foi o mote para um melhor planeamento e ordenamento do território por municípios, definindo o uso e actividade dos solos municipais criando classes e categorias para a avaliação dos mesmos, bem como o reconhecimento das redes de transporte, comunicação viária entre outras. A inclusão e catalogação de edificado de valor patrimonial, bem como outras medidas encontram-se incutidas neste plano. O PDM contudo sofrerá algumas alterações ao longo dos anos, que serão faladas em diante, num DL que juntará todos os IGT num só diploma.

1.2.2. PROT

No período intermédio entre a criação do PDM e a sua primeira alteração surge em 1983 o DL n° 383 de 20 de Julho de 1983, onde aparece a formação do Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT).

Os PROTs, conforme é citado no artigo 2º, do DL n° 176-A/88, de 18 de Maio¹⁴ *“abrangem áreas pertencentes a mais de um município, definidas quer pela sua homogeneidade em termos económicos, ecológicos ou outros, quer por representarem interesses ou preocupações que, pela sua independência, necessitam de consideração integrada”*. Desta forma este plano pretende organizar o País por territórios, consoante as suas especificidades e as necessidades comuns dos municípios, que abrangem uma determinada área como forma de ser efetuada uma melhor política de ordenamento do território nacional. Este plano irá ser revogado pelo DL n° 380/99, de 22 de Setembro.

1.2.3. PMOT

Com a criação do Plano Municipal de Ordenamento do Território (PMOT), voltamos novamente a referir o PDM, pois em 1990 este plano sofre a sua primeira alteração com a revogação do seu DL original, para dar origem ao DL n° 69, de 2 de Março de 1990, plano este, que veio a incorporar num só os PDMs, os PPs e os PUs, unindo assim três instrumentos municipais, sendo que mesmo este DL será novamente revogado anos mais tarde, pelo já referido DL n° 380/99, de 22 de Setembro.

¹⁴ O DL n° 176-A/88, de 18 de Maio, foi o diploma que veio substituir o DL primordial da criação dos PROTs.

1.2.4. PEOT

Entramos agora no ano de 1995 e na criação dos Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT), através do DL nº 151, de 24 de Junho de 1995, no preâmbulo deste mesmo decreto, é possível averiguar que este plano surge para *“colmatar a lacuna existente no nosso ordenamento jurídico, fixando regras uniformes quanto ao procedimento de formação, à natureza jurídica e à hierarquia dos planos especiais de ordenamento do território da iniciativa da administração directa ou indirecta do Estado (...) Assim, o presente diploma vem não apenas colmatar uma lacuna existente na ordem jurídica mas também completar a regulação jurídica dos procedimentos de elaboração e aprovação de planos especiais com incidência no ordenamento do território, uma vez que esta matéria se encontra já disciplinada no que diz respeito aos planos regionais de ordenamento do território e aos planos municipais de ordenamento do território.”*. Este plano estabelece também a protecção dos recursos e valores naturais inseridos em dadas áreas, mas como todos os planos até agora referenciados este também será revogado pelo DL nº 380/99, de 22 de Setembro.

1.2.5. LBPOTU

Já no ano de 1998 é criado DL nº 48 de 11 de Agosto de 1998, que dá origem à Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo (LBPOTU) que surge como um meio articulador entre a criação dos planos e a realização dos mesmos. A LBPOTU une e define quais são os IGTs criados até à data, expondo também a finalidade das políticas de ordenamento do território e de urbanismo, como é referido no artigo 3º do presente DL no qual é reforçada a coesão nacional, através da organização do território. Assim desta forma irá corrigir-se as assimetrias regionais e a desigualdade de oportunidades dos cidadãos das diversas regiões em aceder a infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas; a promoção e valorização das diversidades do território nacional é outro dos pontos referidos, bem como o asseguramento racional

dos recursos humanos e da defesa e valorização do património, quer cultural quer natural; a racionalização e reabilitação dos centros urbanos e respectiva promoção da coerência dos sistemas em que se inserem é mais um dos fins desta LBPOTU. Sendo que por fim a salvaguarda e valorização das potencialidades do espaço rural, bem como a prevenção dos efeitos após as catástrofes acautelando a proteção civil, fecham as finalidades desta lei de bases.

Neste diploma é definido também um prazo para a criação de outros diplomas que irão ser complementares aos abrangidos na LBPOTU, como por exemplo; a criação dos regimes jurídicos do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e dos Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território, bem como algumas alterações em outros planos¹⁵. Esta lei só será alterada no ano de 2007, com a apresentação do DL nº54/2007, de 31 de Agosto.

1.2.6. PNPOT

Após a elaboração da LBPOTU, é chegado o ano de 1999 e com ele a criação do já tão referido DL nº 380/99, de 22 de Setembro que é o decreto criador do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) e que define *“o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional e municipal do sistema de planificação territorial, o regime geral de uso do solo e a disciplina jurídica do procedimento de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial em moldes significativamente inovadores”*¹⁶, ou seja, é neste regime que é definido o sistema de gestão territorial e são estabelecidos IGTs de várias escalas (Nacional, Regional e Local), bem como os princípios básicos do seu relacionamento e as regras respeitantes. É também neste DL que é introduzido o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT). Este DL alterado por diversas vezes, sendo a última dessas mudanças efectuada no ano de 2011, na portaria nº 245/2011, de 22 de Junho onde é definido os requisitos e as normas para o exercício do uso da plataforma informática que

¹⁵ Artigo 35º, do DL nº 184, de 11 de Agosto de 1998.

¹⁶ Preâmbulo, do DL nº 310/2003, de 10 de Dezembro.

se designa ao endereço dos IGTs para publicação no Diário da República e para depósito na Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

Relembrando novamente o PNPOT, foi só passado 7 anos que este plano é aprovado, surgindo no DL n° 58/2007, de 4 de Setembro. Plano este, que é de uma importância extrema pois estabelece as decisões mais importante a serem tomadas, no que toca à gestão do ordenamento do território nacional. Possuindo também a particularidade de complementar os restantes IGTs, como se comprova através do artigo 4º do já referido DL, onde é referido que este programa deverá conter os demais planos (planos sectoriais, PEOT e o PROT), numa forma articulada entre si, sendo também estabelecido que este programa se sobrepõem a todos os IGTs em vigor, definindo também as orientações e opções para a criação de novos planos sectoriais e dos PROTs, assim como, o quadro estratégico a serem realizados pelos novos PMOTs e PIOTs, sendo que por fim o programa estabelece os princípios e as regras orientadoras da disciplina a definir pelos novos PEOTs o que implica a alteração dos já existentes.

Além desta vertente de organização de todo o território nacional o Programa faz um enquadramento ibérico, europeu e mundial, analisando desta forma as condicionantes existentes ao desenvolvimento nacional, identificando um número concreto (24) de obstáculos que impossibilitam o ordenamento do território¹⁷.

1.2.7. Funções e Natureza vs Âmbito

Desta forma é possível a elaboração de uma tabela síntese, como a tabela 2, para melhor percebermos as funções e natureza dos IGTs *versus* a aplicação das mesmas, ou seja, em que escala é que esses mesmos instrumentos vão actuar.

¹⁷ Alínea 3) do artigo 1º, do DL n° 58/2007, de 4 de Setembro.

Funções e Natureza \ Âmbito	Nacional	Regional	Municipal
Instrumentos de desenvolvimento territorial (de natureza estratégica)	PNPOT	PROT	PIOT
Instrumentos de planeamento territorial (de natureza regulamentar)			PMOT (PDM, PU, PP)
Instrumentos de natureza especial (de natureza regulamentar)	PEOT (POAP, POAAP, POOC, POE)		
Instrumentos de política sectorial	PS		

Tabela 2 – Funções e Natureza dos Instrumentos vs o Âmbito dos mesmos.

Fonte: Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU)

1.3. Políticas de reabilitação urbana em Portugal

A reabilitação é um tema em voga nos dias correntes, assumiu o papel de um assunto que muito recentemente começou a ser visto com importância, pois até aos meados do século XX, esta reabilitação incluía essencialmente os edifícios religiosos e civis¹⁸. Nos dias de hoje esta reabilitação é necessária, sobretudo no centro dos aglomerados urbanos, cuja existência já possui largos anos, pois estes têm, por vezes edifícios com um elevado estado de degradação, “*que quem neles habita, corre sérios riscos, (...) Noutros casos, há problemas sérios em algumas das infra-estruturas, sendo em muitos casos desadequadas às exigências dos tempos modernos, ou não se encontrando a funcionar, verificando-se em algumas situações, a ausência das mais importantes infra-estruturas básicas, sem as quais não é possível viver aceitavelmente, segundo os actuais padrões de conforto e salubridade.*” (Simões, 2009: 12). Para além do factor da degradação, outros factores também se incluem para a existência da reabilitação, pois os

¹⁸ Ana Cláudia da Costa Pinho, 2009

edifícios mais antigos nem sempre se enquadram na matriz de uma habitação actual. Matriz essa que vai desde a segurança contra incêndios, qualidade térmica e acústica interior, entre outros agentes, sendo por isso necessário satisfazer os referidos padrões de quem lá vive ou quer ir para lá viver¹⁹.

Tendo esta linha de pensamento em conta, foi criado em Portugal o primeiro programa nacional de apoio à reabilitação urbana, o Programa de Reabilitação Urbana (PRU). O PRU surgiu na década de 80 do século XX, mais concretamente a 4 de Fevereiro de 1985, através do Despacho nº 4/SEHU/85, da Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo (SEHU), tendo este programa como base dois intentos bem delineados, como a *“necessidade de apoiar o processo de descentralização, prestando auxílio técnico e financeiro às autarquias, e a necessidade de promover a reabilitação urbana.”* (Pinho, 2009: 839). São criados também os Gabinetes Técnicos Locais (GLT), possuindo um vasto conjunto de *“tarefas, competências e missões”* (Carvalho, 2011: 46) dentro das quais se destacam o diagnóstico, do qual surgiam as propostas de implementação de planos que visavam a reabilitação das áreas degradadas, os GLTs também tinham a tarefa de acompanhamento das intervenções, supervisão do financiamento das mesmas, bem como o desenvolvimento de trabalho no que diz respeito ao apoio social e informativo à população local, resultante de todo o processo de realojamento aquando da ocorrência das intervenções²⁰.

O PRU seria substituído três anos mais tarde, através do despacho nº 1/88 da Secretaria de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território (SEALOT), surgindo assim o Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas (PRAUD) que contrariamente ao seu antecessor, este *“sublinha essencialmente o papel do ordenamento do território como instrumento da política ambiental, mais concretamente como meio de controlar a expansão urbana. (...) surge como um programa que visa promover a reutilização do solo construído, na medida em que o solo é um recurso escasso que urge gerir de forma judiciosa.”* (Pinho, 2009: 891), o que leva com que haja um recuo relativamente às políticas de habitação e de coesão social.

¹⁹ António José Tábua Simões, 2009.

²⁰ Maria João Esperança de Carvalho, 2011

É no DL n° 104/2004 que é criado as Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), sociedades estas, que no caso particular do Porto serão abordadas noutro capítulo. Este DL tinha como principal objectivo a reabilitação urbana de zonas históricas e de áreas críticas, quer de recuperação quer de reconversão urbanística²¹.

Assim, para além destas políticas públicas de reabilitação urbana anteriormente apresentadas, surgem vários programas a nível nacional, que possuíam como principal intento a reabilitação urbana.

1.3.1. RECRIA

O Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados (RECRIA) surge no DL n° 4/88 de 14 de Janeiro, tendo em vista a realização das obras de conservação e beneficiação, na sequência do DL n° 46/85, mais concretamente na sequência da lei das rendas, possuindo este regime especial como finalidade a promoção e recuperação dos edifícios em claro estado de degradação, considerando as suas características arquitectónicas, culturais e sociais dos edifícios. Sendo este um programa nacional de apoio à reabilitação urbana de edifícios com rendas antigas, traduzindo-se na *“concessão de uma comparticipação do Estado a fundo perdido aos proprietários e senhorios ou a arrendatários e municípios, quanto estes substituíssem os primeiros na realização das obras.”* (Simões, 2009: 22) assim deste modo, surge um programa que possui uma grande vertente social, pois dá melhores condições de habitabilidade aos inquilinos, melhorando também a qualidade de vida nos centros urbanos²².

Possuem acesso ao RECRIA, segundo o DL n° 329-C/2000 de 22 de Dezembro, no artigo 2º, todos os proprietários e senhorios que realizem nos fogos e nas partes comuns do prédio obras de conservação ordinária e extraordinária, bem como obras de beneficiação, que se enquadrem na lei geral ou local e necessárias para a concessão de licença de utilização. Sendo que os incentivos prestados, são concedidos pela

²¹ Ana Pinho, 2010.

²² <http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/historico/premios/premiorecria.html>

administração central, mais concretamente pelo Instituto Nacional da Habitação (INH) bem como a administração local através do seu próprio município, atingindo a proporção de 60% e 40% respectivamente, sendo que o valor da comparticipação a fundo perdido nunca ultrapassa os 65% do valor total da obra.

Mas sobre o ponto de vista prático este programa não correspondeu ao esperado, pois o RECREIA, *“não passou de uma boa intenção, visto que na prática pouca ou nenhuma utilidade teve na melhoria do parque habitacional, uma vez que o congelamento de rendas e a ausência de legislação que contemplasse a sua actualização, constituía um sério entrave para que os proprietários ou senhorios se propusessem a executar qualquer tipo de intervenção com significado nos seus imóveis.”* (Simões, 2009: 23)

1.3.2. PER

O Programa Especial de Realojamento (PER), surgiu através do DL nº 163/93, de 7 de Maio, estabelecendo este mesmo programa nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, sendo a última alteração efectuada no DL nº 271/2003 de 28 de Outubro. O PER possui como principal objectivo a erradicação das barracas e o realojamento dos seus habitantes nos municípios abrangidos por estas áreas metropolitanas já referidas. Concedendo apoios financeiros para a construção, aquisição, ou arrendamento de fogos destinados ao realojamento de agregados familiares residentes nessas barracas. O grande senão deste processo foi resolver um problema originando outro, pois este processo de reabilitação foi todo realizado distribuindo as pessoas por bairros sociais, estes bairros estavam a ser construídos intensivamente com os fundos do programa, assim podemos constatar que em Portugal *“as políticas sociais de habitação parecem muito influenciadas pela experiência francesa (...), ao invés de levarem em conta os erros cometidos nos anos 1960 e 1970 e procurarem modelos próprios, as políticas portuguesas reproduzem, no PER, a habitação social europeia do pós-guerra, produzindo pequenos guetos nos subúrbios das áreas metropolitanas.”* (Cachado, 2013: 148)

1.3.3. REHABITA

O Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas (REHABITA), foi criado pelo DL nº 105/96 de 31 de Julho, sendo este uma extensão do programa RECRIA anteriormente citado. Este programa destina-se principalmente ao financiamento das intervenções de reabilitação nos municípios, mais concretamente nos centros históricos desses mesmos municípios, que sejam declarados como áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística nos termos do Decreto-Lei 794/76, de 5 de Novembro. O REHABITA é baseado na parceria do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) com os respectivos municípios, sendo o seu financiamento realizado a fundo perdido, com a excepção do acréscimo de uma comparticipação, também a fundo perdido, de 10% face às verbas do RECRIA, arcadas pelo IHRU desde que as intervenções que fiquem ao encargo do REHABITA sejam comparticipadas pelo RECRIA.

1.3.4. RECRIPH

O Regime Especial de Comparticipação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal (RECRIPH), surge através do DL nº 106/96 de 31 de Julho, com a intenção de responder a uma necessidade bem vinculada: a da realização de obras em edifícios que possuam vários condóminos, que derivado à generalização da adopção do regime da propriedade horizontal para os edifícios urbanos e o facto de grande parte dos condomínios, em especial os mais antigos, serem habitados por famílias que não possuem o capital necessário para a realização das obras de conservação e beneficiação nos respectivos edifícios e suas fracções autónomas, sem a cedência de apoio financeiro.²³ Encontram-se como beneficiários deste programa as administrações de condomínio que procedam a obras nas partes comuns e os condóminos que, sendo pessoas singulares, procedam a obras nas fracções autónomas

²³ Preâmbulo do DL nº 106/96 de 31 de Julho

de prédios urbanos em regime de propriedade horizontal, construídos até à data da entrada em vigor do REGEU, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38382, de 7 de Agosto de 1951, ou após essa data, cuja licença de utilização tenha sido emitida até 1 de Janeiro de 1970²⁴, o valor da comparticipação para a realização das obras é de 20% do valor total das intervenções a serem realizadas²⁵.

1.3.5. SOLARH

Programa de Solidariedade de Apoio à Recuperação de Habitação (SOLARH), é criado através do DL n.º 39/2001 de 9 de Fevereiro e possui como principal finalidade o financiamento, através de um empréstimo aos agregados familiares que não possuam recursos financeiros suficientes para a realização de obras de conservação ordinária ou extraordinária e de beneficiação de imóveis degradados ou devolutos. Este empréstimo é financiado sem qualquer tipo de juros, num prazo máximo de 30 anos sendo o tecto máximo desse mesmo empréstimo de 11971,15€ por habitação.

O programa tem como destinatários os proprietários, os municípios, as instituições particulares e de solidariedade social; as pessoas colectivas de utilidade pública administrativa, bem como as cooperativas de habitação e construção, para se aceder ao SOLARH é necessário que seja destinado, a uma destas situações:

- Duas vezes e meia o valor anual da pensão social por cada indivíduo maior até ao segundo;
- Duas vezes o valor anual da pensão social por cada indivíduo maior a partir do terceiro;
- Uma vez o valor anual da pensão social por cada indivíduo menor²⁶

²⁴ DL n.º 106/96 de 31 de Julho, artigo 2.º.

²⁵ DL n.º 106/96 de 31 de Julho, artigo 5.º.

²⁶ DL n.º 7/99 de 8 de Janeiro, artigo 3.º

1.3.6. POLIS

O Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades (POLIS), é aprovado na resolução de conselho de ministros nº26/2000 de 15 de Maio, possuindo como principais objectivos o desenvolvimento das operações de requalificação urbana que valorizam a parte ambiental, bem como o desenvolvimento de acções que promovam a multifuncionalidade de centros urbanos através da requalificação desses mesmos centros. O apoio a iniciativas que tenham como intuito o aumento das zonas verdes, a promoção de áreas pedonais, bem como o condicionamento do automóvel em centros urbanos são outros dos objectivos que este programa se propõem²⁷. Desta forma para serem atingidos os objectivos que foram anteriormente referidos, este programa contempla a criação de componentes e linhas de intervenção, que se encontram expostas de seguida:

- Componente 1 – Operações integradas de requalificação urbana e valorização ambiental;
 - ✓ Linha 1 – Intervenções identificadas pela sua relevância e natureza exemplar;
 - ✓ Linha 2 – Outras intervenções a identificar;
- Componente 2 – Intervenções em Cidades com Áreas Classificadas como Património Mundial;
- Componente 3 - Valorização Urbanística e Ambiental em Áreas de Realojamento
- Componente 4 – Medidas Complementares para Melhorar as Condições Urbanísticas e Ambientais das Cidades:
 - ✓ Linha 1 – Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano;

²⁷ Resolução de conselho de ministros nº26/2000, de 15 de Maio, Programa Polis- Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, ponto 3 – Objectivos e princípios orientadores.

- ✓ Linha 2 – Apoio à instalação de sistemas de monitorização e gestão ambiental;
- ✓ Linha 3 – Apoio à valorização urbanística e ambiental na envolvente de estabelecimentos de ensino;
- ✓ Linha 4 – Apoio a acções de sensibilização e educação ambiental;
- ✓ Linha 5 – Apoio a outras acções com impacto positivo na qualidade da vida urbana.²⁸

As cidades que foram contempladas pelo programa POLIS (Aveiro, Covilhã, Costa da Caparica, Beja, Bragança, Matosinhos, Castelo Branco, Vila do Conde, Setúbal, Albufeira, Cacém, Gaia, Chaves, Coimbra, e Tomar) encontram-se todas abrangidas por decretos- lei individuais que foram publicados entre o ano de 2000 e 2002.

²⁸ Resolução de conselho de ministros nº26/2000, de 15 de Maio, Programa Polis- Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, ponto 4 – Componentes e linhas de intervenção.

CAPÍTULO II

2. O Centro Histórico do Porto

Pretende-se neste capítulo entrar mais aprofundadamente na real preocupação desta dissertação, que se centra nos efeitos das políticas urbanas e nos efeitos que os órgãos que existiram e existem no Centro Histórico do Porto (CHP) surtiram sobre o mesmo. Assim sendo é necessário uma breve abordagem ao passado deste mesmo centro, como forma de um melhor enquadramento na matéria e também para melhor entendimento do estudo das estruturas, formas e transformações, ou seja, a morfologia do CHP.

2.1. Enquadramento do centro histórico

O CHP situa-se agregado a quatro freguesias da cidade do Porto: Miragaia, São Nicolau, Sé e Vitória²⁹, possuindo uma estrutura, que de grosso modo – derivado a algumas alterações estruturais – se considera de carácter medieval. Teve ao longo da sua história e como referência, bem como um grande impulsionador económico, o rio Douro³⁰. Este espaço testemunhou ao longo dos tempos, diferentes povoações e diferentes mentalidades, como por exemplo: a povoação castreja, os romanos, o período da reconquista e a evolução até aos nossos dias.

Antes da chegada dos Romanos, existiu como já anteriormente mencionada, a presença da povoação castreja, sendo esta cultura, “*uma fase arcaizante do povoamento do noroeste*” (Oliveira, 2007: 185), sendo que alguns dos homens desta povoação eram atraídos pela riqueza do Douro no que à pesca diz respeito, sendo que estes “*navegariam em barcos de couro durante esporádicas pescarias.*” (Oliveira, 2007: 185). Com a chegada dos romanos, e fruto de uma grande experiência de navegação,

²⁹ Estas freguesias através do DL nº 11-A/2013, de 28 de Janeiro, irão unir-se numa só, bem como mais duas freguesias, que no caso são as de Cedofeita e de Santo Ildefonso. Esta união terá efeitos após o término das autárquicas decorridas em Setembro de 2013. Assim, deste período em diante o Centro Histórico do Porto, encontrar-se-á inserido numa única freguesia de seu nome: União das freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória.

³⁰ Marcos Paulo Schlickmann, 2010.

trouxeram consigo novas técnicas de construção de barcos. Tendo estes ocupado dois pólos distintos do território; a parte alta, localizada no actual morro da Sé e a parte ribeirinha que seria o ponto de atravessamento, ligando assim as duas margens do rio Douro.

Com a passagem dos anos e com a mudança da história, pois passou-se por um período de reconquista, e também com o aumento gradual da população que viviam neste território, as construções e caminhos foram-se desenvolvendo. No início do século XIV, já poderíamos encontrar uma expansão para o exterior da muralha sueva, passando também a existir o preenchimento habitacional dos eixos que ligam os dois pólos da cidade. Sendo que a área da ribeira sofre também uma grande ampliação, começando inclusive a existir uma criação de um terceiro pólo que será o de Miragaia, como se pode verificar com a figura 7

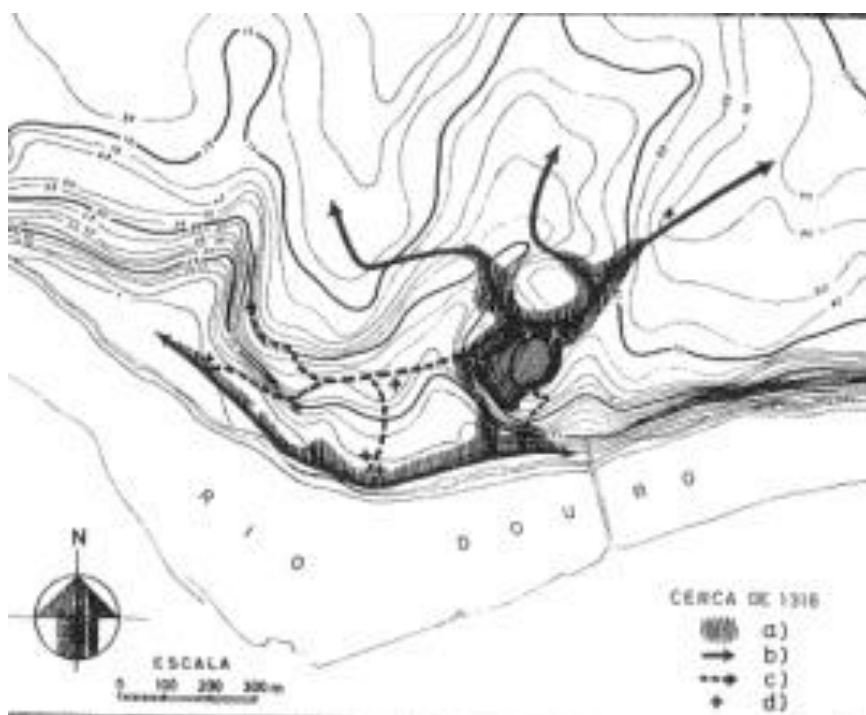


Figura 7 - Esquema urbano em 1316

Fonte: J.M. Pereira de Oliveira. "O espaço urbano do Porto – Condições naturais e desenvolvimento."

a) áreas urbanizadas; b) ruas e estradas; c) caminhos e azinhagas; d) igrejas e capelas.

Já dentro do século XV e com a existência de uma segunda muralha – muralha Fernandina – que tinha um carácter bem mais abrangente que a antecessora, sendo que,

mesmo esta não conseguia abranger toda a população, principalmente a área que se localizava à beira rio como é o caso da área de Miragaia. O aumento da densidade populacional nos eixos principais como os casos dos eixos de ligação a Braga, Santo Ildefonso, Ribeira e Miragaia, levou ao crescimento do edificado na área. Na figura 8 podemos analisar a forma como o CHP se encontrava no início do século XVI.



Figura 8 – CHP em 1600

Fonte: J.M. Pereira de Oliveira. “O espaço urbano do Porto – Condições naturais e desenvolvimento.”

a) muralha sueva e fernandina; b) hospital de D. Lopo; c) Sé; d) conventos, igrejas e capelas; e) ruas; f) caminhos e azinhagas.

Como foi constatado anteriormente, a cidade do Porto possui uma topografia irregular, o que fez com que o centro histórico se desenvolvesse em duas áreas distintas: Uma situava-se no topo da cidade (Morro da Sé) e o outro situava-se na área ribeirinha. A área referente ao morro da Sé, onde se situa a catedral do Porto (Sé) era um lugar destinado essencialmente ao clero enquanto por sua vez o lugar da Ribeirinha era um local de trabalho, essencialmente piscatório e um centro de comércio. Neste intervalo de terreno entre o topo e a base surge um conjunto de caminhos que serão urbanizados,

sendo o primeiro desses eixos o da Bainharia-Mercadores³¹, este eixo era prolongado pela Rua de Santo Ildefonso constituindo aquele que pode ser designado como o parente mais próximo que o CHP teve, a um eixo que comparativamente a uma grande parte de outros centros históricos portugueses se designa por rua direita³².

Com o decorrer dos anos, e entrando nos fins do século XVII inícios do século XVIII, irá existir uma perda da importância militar, que terá uma especial influência na urbanidade da cidade, pois a muralha será em grande parte derrubada, para desta forma se utilizar a pedra da mesma para a construção de novos edifícios. Este facto irá trazer um aumento do edificado para toda a área que se encontrava fora da respectiva muralha. Novos eixos também irão surgir com esta demolição, eixos estes que irão facilitar a ligação entre a Ribeira e a parte alta da cidade, como foram os casos da Rua de S. João, Praça da Ribeira e a Praça de S. Roque. Estas ligações entre a base e o topo da cidade sempre possuíram ao longo dos anos uma grande importância, mas essa importância irá ser aumentada neste concreto período, pois uma grande alavanca económica surgirá, mais concretamente a exportação do tão famoso vinho do Porto³³.

Com a chegada do século XIX, chegou também os reflexos da revolução industrial que tinha começado no século anterior em Inglaterra, mas que só agora se fazia sentir na cidade do Porto. O número crescente de fábricas, com especial destaque para o sector têxtil, bem como o aparecimento do comboio e posterior inauguração da estação de Campanhã³⁴ e extensão da cidade para oriente, irá proporcionar uma mudança de vivências dentro da cidade e o CHP não irá fugir a essas mudanças. Com o referido aumento, surge o acréscimo de novas oportunidades e como consequência mais emprego para a classe trabalhadora, ou seja, a cidade testemunhará um fenómeno de êxodo rural, este fenómeno surtirá como já foi frisado, algumas alterações no urbanismo

³¹ José Alberto V. Rio Fernandes, 2005.

³² “O toponímio ‘direita’ refere-se à noção abstracta de direcção, especificando o principal papel urbano que desempenha na sua origem. Assim, esta será sempre entendida como uma rua ‘directa’, isto é com o significado de direcção imediata para um ponto específico. Do mesmo topónimo extrai-se a sua natureza conceptual e as suas qualidades como elemento urbano direcional, articulador, gerador, agregador, estruturador, preponderante e legível.” (Amado, 2012: 3).

³³ José Alberto V. Rio Fernandes, 2005

³⁴ Estação de Campanhã foi inaugurada em 1877 e apesar de já existir como meio de transporte na cidade o “americano” (constituído por uma carruagem num carril puxado pela força das mulas) o comboio foi a alavanca da evolução e com ele trouxe as pessoas que vinham em busca das novas oportunidades proporcionadas pela chegada da revolução industrial.

da cidade, pois desde logo é possível reparar que o CHP sofrerá uma troca de classes nas pessoas que lá viviam. A burguesia lá instalada passa a residir para Oeste – Avenida da Boavista e Foz – sendo que agora o CHP passa a ser habitado por uma classe trabalhadora que vinha, na maioria dos casos de áreas rurais, o que levará a uma fase de forte crescimento da cidade quer no centro histórico quer em grande parte da cidade, pelo menos no que a questões de salubridade diz respeito. Tal situação levará ao repensar sobre estas questões, assim na cidade, e como fruto destas alterações, surge uma melhoria nos investimentos das infra-estruturas, como por exemplo; o abastecimento de água, saneamento, electricidade, entre outros. A canalização do Rio da Vila, foi um ponto importante, pois essa canalização levou ao surgimento de um eixo de via mais largo e moderno de ligação entre o topo da cidade à Ribeira, denominado de, Rua Mouzinho da Silveira³⁵.

Já em pleno século XX, irá existir um acontecimento que marcará em definitivo este século. Em 1933 é redigida a carta de Atenas³⁶ e apesar dos ideais transcritos na carta entrarem lenta e tardiamente em Portugal, o CHP será ‘vítima’ dessa interpretação com ‘rasgões’ no centro histórico para a criação de eixos, como foi o caso da Avenida Dom Afonso Henriques, o túnel na área da Ribeira, que se situa entre a Rua Infante Dom Henrique e a Avenida Engenheiro Gustavo Eiffel, bem como a demolição de uma área frontal à Sé do Porto e do Paço Episcopal para ser construído um terreiro³⁷. Como forma de salientar o património nacional, pois apesar da carta de Atenas desvalorizar ‘o antigo’, existe nesta fase em Portugal, fruto das políticas do Estado Novo, uma tendência de recuperar e sobretudo de mostrar referências nacionais, como foi este o caso. Estas intervenções são por ventura, sob o aspecto físico, as mudanças mais drásticas do CHP no que confere à sua morfologia inicial.

O último quartel do século XX foi um período, no que, a políticas urbanas diz respeito, interessante. Começando desde logo com o período pós 25 de Abril de 1974 onde ressalta logo à vista desarmada o projecto de intervenção de seu nome Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo (CRUARB), que teve a especial

³⁵ Idem, idem.

³⁶ Documento redigido por Le Corbusier (foi um dos arquitectos mais importantes da história do século XX), onde é abordado o futuro do urbanismo e é dada uma visão inovadora para o mesmo, sendo que o intuito principal seria a funcionalidade das cidades perante o homem.

³⁷ Idem, idem.

função de recuperar o património histórico, cultural e edificado da cidade do Porto, mas que junto de outras políticas urbanas e outros órgãos que foram criados já em pleno século XXI, como o caso da SRU serão falados aprofundadamente mais à frente. É no fim deste quartel que o Porto e mais concretamente o seu centro histórico ganham a classificação de Património Mundial atribuída pela UNESCO em 1996, dentro ainda desta década, apesar da boa nova que a cidade teve com tal distinção, o crescente aumento das cidades periféricas leva a que gradualmente até aos dias de hoje a cidade se depare com uma perda gradual da população³⁸ e como é evidente, o CHP não escapa dessa situação, o que leva a que edifícios do centro histórico fiquem devolutos e os que se encontram habitáveis levantam o problema às pessoas que lá vivem da falta de possibilidades económicas para a recuperação dos mesmos. Por estas razões, medidas, programas e planos têm sido elaborados e postos em prática e que independentemente da pertinência dos mesmos, todos possuem a particularidade de tentar recuperar o coração da cidade.

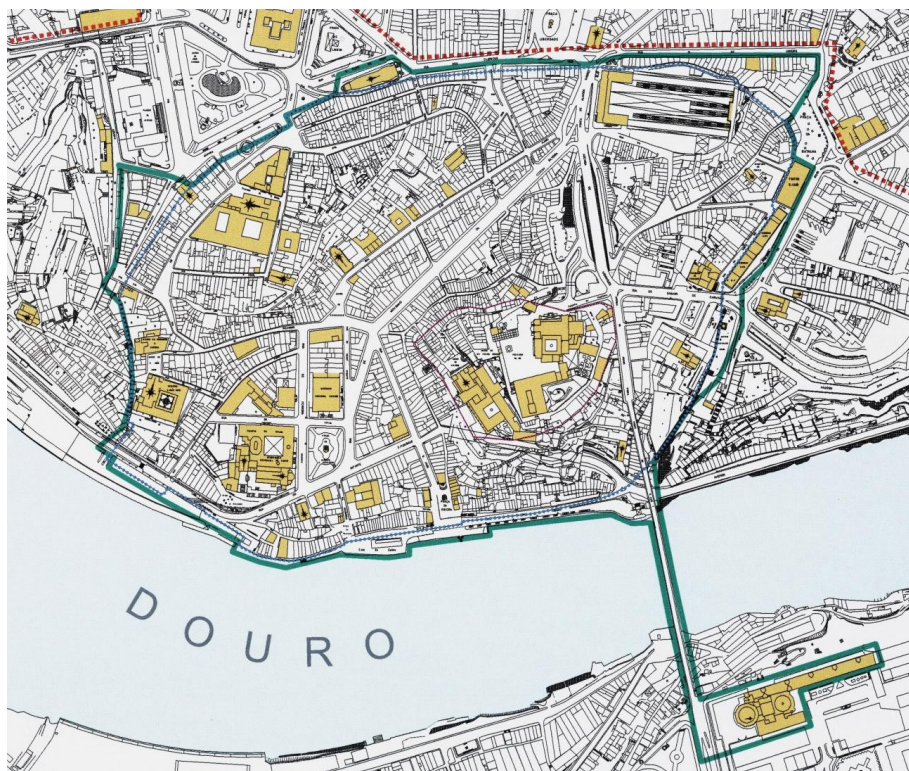


Figura 9 – Limite do centro histórico do Porto – Património Mundial

Fonte: <http://ssru.wordpress.com/2009/09/01/a-linha-limite-por-ssru/>

³⁸ Dados do Instituto Nacional de Estatísticas.

A figura 9 mostra-nos aquilo que podemos definir como o CHP, segundo a área que foi integrada nas delimitações da UNESCO, sendo este o local que irá também ser abrangido pelo meu caso de estudo em particular.

2.2. Os órgãos e as intervenções existentes na área referente ao centro histórico do Porto

Como foi anteriormente comprovado o CHP é um testemunho vivo da influência que o tempo possui nas cidades, desta forma a preservação e o cuidado com áreas deste género torna-se imperativo, sendo que para isso seja necessário que a legislação urbana contribua para esse mesmo cuidado e sobretudo pela preservação, mas nem sempre é fácil chegar com políticas a estas áreas pois nos centros históricos *“as políticas urbanas tantas vezes se demoram, chegando, por vezes, a encalhar”* (Peixoto, 2003: 212). Diversos entraves e problemas se abatem nesta concreta área, não só referentes ao urbanismo, mas também às económicas e sociais. Desta forma iremos balizar o tempo, e serão identificados os órgãos que trabalharam no CHP após o 25 de Abril de 1974. Começando assim com o incontornável CRUARB, que se centrou *“inicialmente na área do Barredo, desenvolvendo-se entre 1976 e 1982, ano em que os quarteirões mais degradados estavam reabilitados. A reabilitação, essencialmente de carácter físico, assentava num modelo de expropriação por utilidade pública, o que permitiu a aquisição de um conjunto alargado de imóveis, essencialmente arrendados”* (Carvalho, 2011: 72).

No início da década de noventa é criada uma instituição de utilidade pública, financeiramente apoiada pelo município e pelo governo, de seu nome: Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP), que possuía como objectivos o *“desenvolvimento de um modelo de acção pioneiro nas freguesias da Sé e de São Nicolau, no Centro Histórico do Porto, corporizando e assegurando a realização de um ‘Programa integrado de regeneração urbana’, que articulasse a componente de reabilitação física e a do desenvolvimento social”* (Pereira, 2008: 43)

Finalizando com a Porto vivo – SRU, que foi assente numa forma que pretende estimular o investimento privado de forma a retirar cargas elevadas aos municípios, fundada inicialmente para intervir numa área bem maior que a do centro histórico do Porto.

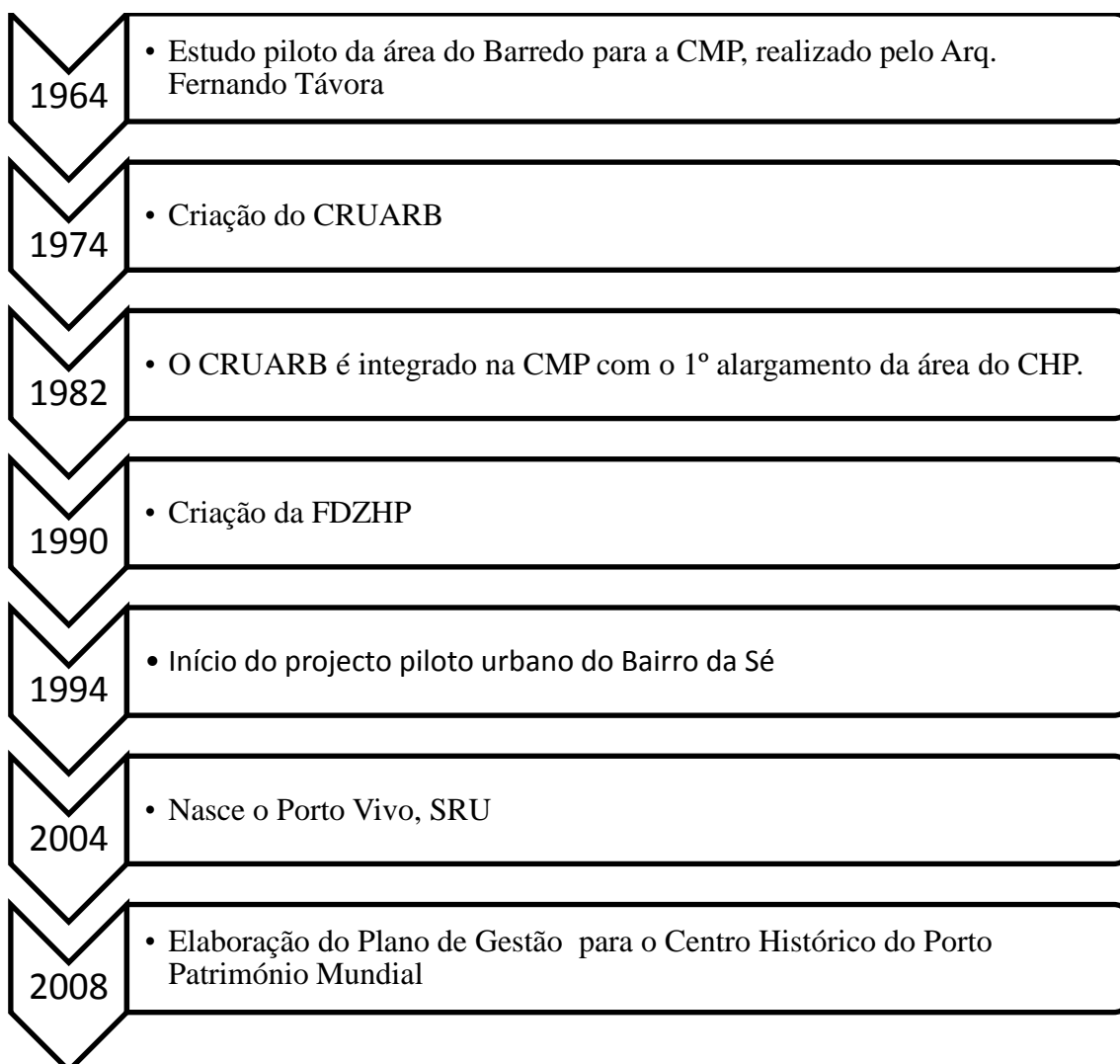


Tabela 3 - Esquema representativo das figuras e dos órgãos existentes nos últimos anos no CHP

Fonte: Plano de Gestão para o Centro Histórico do Porto Património Mundial, 2008.

2.2.1. CRUARB

Após a Revolução de Abril de 1974, o governo que entra em vigor, promove a criação de comissariados, que ficariam “*encarregues da missão de preparar relatórios ou estudos de carácter legislativo e de coordenar acções de diferentes departamentos do Estado e, no caso especial do Ministério da Administração Interna, da administração local*” (Flores, 2003: 18)³⁹. Assim, com base neste ideal cria-se o Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo (CRUARB), que teve origem a 7 de Outubro de 1974, tendo sido criado com o intuito de efectuar operações de reabilitação urbana no centro histórico do Porto. O CRUARB constituía uma contraproposta corajosa aos principais intentos do Plano Director de 1962 elaborado por Robert Auzelle. Possuindo deste modo princípios de defesa da residência das classes populares e também a recuperação do património histórico, cultural e edificado desta cidade, sendo que “*em termos operativos o Comissariado vai basear a sua actuação num plano elaborado de 1969 pelo Grupo de Trabalho criado no âmbito da Direcção dos Serviços de Habitação – Repartição de Construção de Casas (Câmara Municipal do Porto), cuja orientação cabia ao arquitecto Fernando Távora*” (Flores, 2003: 18). Assim a CRUARB assume uma reabilitação baseada no conceito de cidadania cultural.



Figura 10 – ‘Rasgão’ sobre o centro histórico do Porto, para a criação da actual Avenida Dom Afonso Henriques, nos meados da década de 50 do século XX.

Fonte: Porto Vivo, SRU

³⁹ Sendo esta citação originária do DL nº 315/74 de 9 de Julho.

A figura 10 representa bem, uma mudança física no CHP efectuada na década de 50 do século XX, que consistiu na ligação da avenida principal da cidade (Avenida do Aliados) ao patamar superior da Ponte D. Luís I, demolindo-se entretanto centenas de habitações existentes nesse trajecto. O CRUARB veio à posteriori fazer oposição a este tipo de políticas que existiam no pré 25 de Abril.

O CRUARB continha a particularidade de cingir-se essencialmente à recuperação do edificado, fazendo todos os possíveis para manter a estrutura interior original, alterando só quando a necessidade era superior, de modo a proporcionar melhores condições habitacionais, com o senão deste projecto ser elaborado edifício por edifício, o que levaria a uma enorme demora da recuperação urbana do CHP⁴⁰.

Para além da reabilitação do edificado, que como referido era o principal objectivo, o comissariado complementou o seu *“programa com a recuperação do espaço público, de equipamentos colectivos e disponibilizaram-se espaços para actividades culturais, arqueológicas, turísticas e outras de dinamização económica”* (Pereira, 2008: 43).

É no ano de 1982 que a CRUARB fica sob a alçada do município do Porto, tendo após três anos, ou seja em 1985, passado a Direcção do Projecto Municipal de Renovação Urbana do Centro Histórico do Porto.

Em 1996, como já anteriormente relatado, o CHP é classificado como Património Mundial, sendo o CRUARB um órgão essencial para a obtenção dessa classificação. Para além deste acontecimento o comissariado que já vinha a desenvolver alguns esboços em áreas exteriores à do inicialmente previsto (Ribeira-Barredo), muda definitivamente a estratégia, alargando-se para outras áreas, como foram os casos do Projecto-piloto da Sé, Miragaia e Vitória⁴¹.

A extinção desta instituição dá-se no ano de 2003, pois com as eleições autárquicas a acontecerem em 2001, saindo delas um novo líder para a CMP e que após análise económica do comissariado, chegou a uma conclusão não muito positiva; tinha-se gasto elevadas quantias de dinheiro na recuperação do património edificado que era habitado por pessoas de classe média baixa e baixa sem grandes possibilidades de pagar mais do

⁴⁰ Joaquim Flores, 2013.

⁴¹ Liliana Pinto; Teresa Santos, 2011.

que a renda que já pagavam à CMP, por isso e após as recuperações efectuadas nos edifícios o valor dessas rendas permaneceram muito idênticos.

2.2.1.1. Ribeira-Barredo

Passando agora a referir mais concretamente os principais projectos elaborados pelo CRUARB, começamos logo pela área que levou a criação deste mesmo comissariado, ou seja, Ribeira-Barredo. O plano possuía uma parte de «Reabilitação», derivado ao excesso de população que na era se encontrava alojada no CHP, como podemos verificar na figura 11. Esta reabilitação permitiu as melhorias nas condições habitacionais, pois só seria mantida a população, que estava sujeita ao número máximo que os edifícios conseguiam suportar, acabando assim com a sobrelotação do centro histórico⁴². No decorrer de 1975 mais concretamente em Agosto, já tinham sido realojados no bairro do Aleixo, 192 famílias, libertando assim um espaço considerável para a recuperação do CHP⁴³.

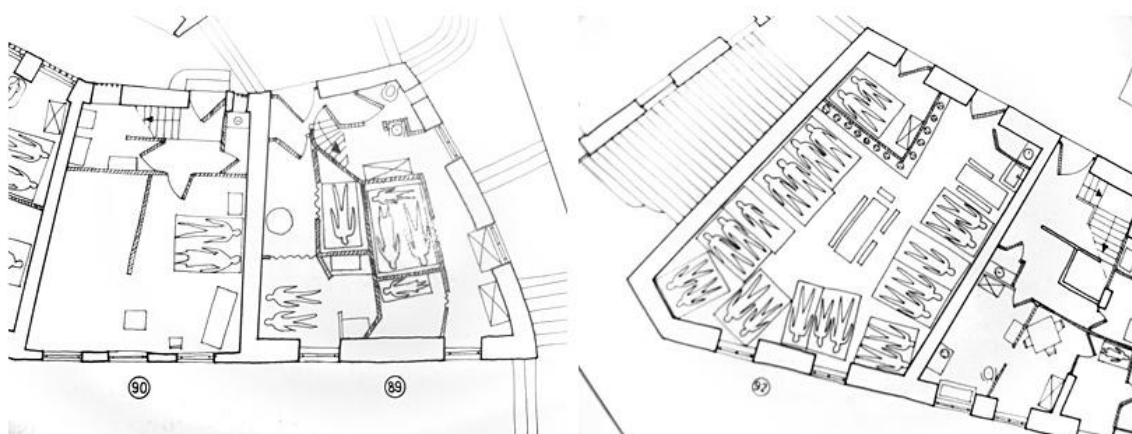


Figura 11 – Excertos de uma planta que prova a sobrelotação do CHP.

Fonte: <http://www.porto.taf.net/dp/node/7058>

No ano de 1996 o CRUARB apresenta um plano que tinha como objectivo principal a demonstração de todas as acções efectuadas, bem como o seu respectivo estado até à

⁴² Joaquim Flores, 2013.

⁴³ Liliana Pinto; Teresa Santos, 2011.

referida data, desta forma é possível constatar as intervenções efectuadas na área da Ribeira-Barredo, como confirmamos com a figura 12.

Acções	Estado
1 – Recuperação dos pisos superiores do edifício da Rua de Cima do Muro, 5/8	Concluído
2 - Conclusão da obra e entrada em funcionamento de m edifício de ateliers para artistas sobre o túnel da Ribeira	Concluído
3- Posto de recepção de resíduos sólidos do túnel da Ribeira-Barredo	Concluído
4 – Recuperação do pavimento da Rua de Cima do Muro	Concluído
5 – Recuperação das fachadas da Rua de Cima do Muro	Concluído
6 – Reenquadramento do Mercado da Ribeira	Empreitada em curso
7 – Reposição das Escadas das Padeiras	Empreitada em curso
8 – Câmara de grades na praça da Ribeira para interceptar os resíduos sólidos do rio da Vila	Concluído
9 – Arranjo urbanístico do Cais da Ribeira, Praça da Ribeira e Cais da Estiva	Empreitada em curso
10 – Salvaguarda do Património histórico-arqueológico na Ribeira	Empreitada em curso
11- Recuperação de edifícios para o Hotel da Praça da Ribeira	Concluído
12 – Nova iluminação pública no Cais da Estiva e Muro dos Bacalhoiros	Concluído
13 – Recuperação de edifícios na Rua dos Mercadores, 2 a 28	Concluído
14 – Recuperação de edifício para novas instalações do CRUARB	Concluído
15 – Recuperação do interior do quarteirão limitado pela Rua Fonte Taurina, Rua da Alfândega, Rua do Infante D. Henrique e Rua de S. João	Em estudo
16 – Obras de remodelação e ampliação do Arquivo Histórico Municipal	Empreitada em curso
17 – Recuperação dos edifícios para habitação e comércio no Muro dos Bacalhoiros	Concluído
18 – Consolidação e regularização do pavimento do Muro dos Bacalhoiros	Concluído
19 – Ampliação das instalações do Centro Social do Barredo	Concluído
20 - Recuperação dos edifícios para habitação e comércio na Rua da Reboleira	Em projecto
21 - Ampliação do Centro regional de Artes tradicionais	Concluído
22 – Ampliação das instalações do lar de terceira idade da Associação Social e Cultural de S. Nicolau	Concluído
23 – Conclusão de duas obras de recuperação de edifícios financiadas pelo Recria e início de outras duas	Concluído
24 – Reordenamento do trânsito automóvel em toda a área	Concluído
25 – Iluminação, pintura e reparação do túnel da Ribeira	Concluído
26 – Novas placas de sinalização e toponímicas	Concluído

Figura 12 – Ilustração das 26 acções realizadas e o seu respectivo estado até 1996

Fonte: Liliana Pinto, Teresa Santos – “Porto, património mundial – a classificação e a intervenção. Encontra-se o título “porto, património mundial” em risco?”

Podemos verificar que a grande maioria das intervenções já se encontravam concluídas, sendo que só uma obra se encontrava em estudo e outra em projecto, enquanto as restantes intervenções encontravam-se em fase de execução.

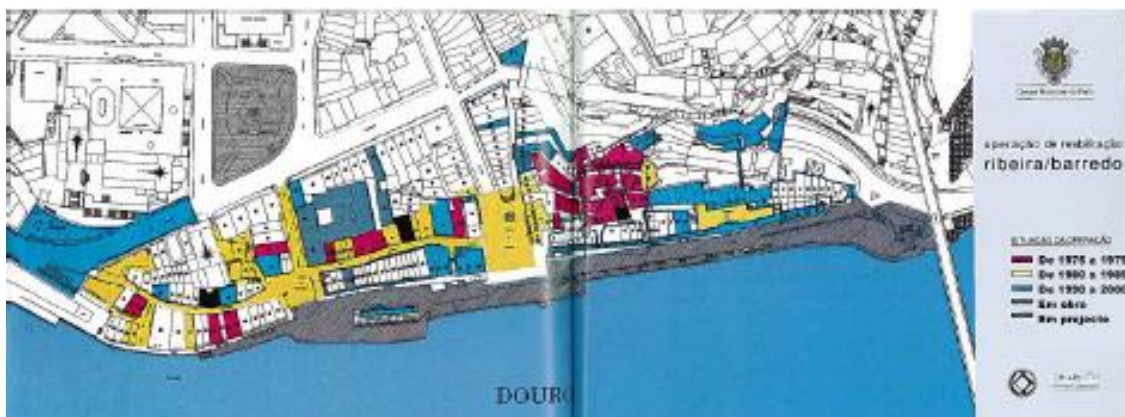


Figura 13 – Mapa ilustrativo das intervenções da CRUARB na Ribeira-Barredo

Fonte: Carlos Manuel Pinto Pereira – “Estratégias de regeneração urbana – O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto”⁴⁴

Através da interpretação da figura 13 podemos verificar as áreas de intervenção deste comissariado nos diferentes períodos de tempo.

2.2.1.2. Projecto-piloto da Sé

No ano de 1994 o CRUARB aponta baterias em direcção à reabilitação urbana e social do Bairro da Sé até então a demonstrar um elevado grau de deterioração. Nasce desta forma o ‘Projecto-piloto Urbano do Bairro da Sé’ que possuía alguns objectivos, tais como:

- Conservação do património e dos bens culturais;
- Renovação do ambiente urbano da área;
- Reinserção da população residente;
- Consolidação e desenvolvimento do turismo;

⁴⁴ Sendo a fonte original a CMP e a MAOT.

- Expansão e renovação da actividade comercial;
- Implementação de uma rede de partenariado.

Este projecto, assim que foi apresentado teve a aprovação da União Europeia, tratava-se de *“uma operação fechada, limitada e restrita ao Bairro da Sé, durante apenas 36 meses de duração, limitada à realização de 29 acções, e, também, limitada a um montante financeiro de 1.2 milhões de contos.”* (Pinto e Santos, 2011: 227).

2.2.1.3. Operação Miragaia

A área referente a Miragaia acaba por ser integrada neste processo de reforma apresentado pelo CRUARB, quase que de uma forma natural, dada a continuidade que esta área possui perante a Ribeira do Porto. Mais uma vez o comissariado interveio não só no edificado mas também num abrangente espaço público. Nesta fase existiram dois factores que levaram às seguintes intervenções; sendo que o primeiro se refere à inclusão desta no Porto Património Mundial, o que leva a um cuidado especial na recuperação do edificado que antes de 1996 não seria tão severo e o segundo refere-se a uma Cimeira Ibero-Americana existente no Centro de Congressos da Alfândega do Porto no ano de 1998. Tal facto levou a uma intervenção em grande escala dos edifícios e espaços públicos envolventes a esta área, sendo que independentemente das razões para as intervenções⁴⁵, destacam-se algumas obras importantes feitas neste período, tais como:

- Revitalização económica e qualificação do espaço público e dos edifícios no Parque das Virtudes;
- Preparações de ruas como as de Miragaia, da Arménia e da rua Nova da Alfândega⁴⁶;
- Edifícios da Alfândega, casa dos Arcos de Miragaia, entre outras;

⁴⁵ Liliana Pinto; Teresa Santos, 2011

⁴⁶ Esta última referida, foi um trabalho com a cooperação da FDZHP, fundação esta que após a sua criação teve uma grande colaboração com a CRUARB.

- Um viaduto sobre o Douro, que permitiu a melhor circulação pela marginal.
- Renovação da Alameda Basílio Teles;

Aqui ficaram alguns dos exemplos mais marcantes desta fase, sendo que para além disto ainda foram beneficiados alguns edifícios particulares.

2.2.1.4. Operação Vitória

Esta foi a última área onde a CRUARB trabalhou, antes da sua extinção. Sendo que a sua intervenção não foi tão inquestionável quanto as três áreas anteriores, não pelo facto de não merecer intervenção mas sim pelo facto da prioridade da área. Mas ainda assim foi possível elaborar um conjunto de intervenções que não passaram despercebidas:

- Intervenções no Campo Mártires da Pátria, na Rua da Assunção e no edifício da Relação;
- Reabilitação das infra-estruturas da Rua dos Caldeireiros, apoiando também a renovação do comércio;
- Intervenção nos edifícios de propriedade municipal da Rua de Trás, com a intenção de realojar os habitantes de edifícios a intervir;
- Criação de infra-estruturas de transportes, circulação e estacionamento;

Nesta operação constatou-se uma maior promoção à intervenção privada e bem como uma maior preocupação com o retorno financeiro, fruto das renovações de alguns edifícios monumentais como eram o caso edifício da Relação e o mosteiro de São Bento da Vitória⁴⁷.

⁴⁷ Liliana Pinto; Teresa Santos, 2011.

2.2.2. FDZHP

No início da década de noventa, mais concretamente no ano de 1991, surge uma instituição de utilidade pública financeiramente apoiada pelo município e pelo governo, de seu nome: Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP), sendo esta criada pelo ministério com a tutela da segurança social e pelo município do Porto, que possuía como principal propósito “*o desenvolvimento de um modelo de acção pioneiro nas freguesias da Sé e de São Nicolau, no Centro Histórico do Porto, corporizando e assegurando a realização de um ‘Programa integrado de regeneração urbana’, que articulasse a componente de reabilitação física e a do desenvolvimento social*” (Pereira, 2008: 43). Sendo que, anos mais tarde a FDZHP amplia o seu raio de acção para as freguesias de Miragaia e Vitória. Assim, esta fundação começa a criar um processo de articulação com a CRUARB, onde se visava a promoção e a recuperação urbana, bem como a luta contra a pobreza sendo que isto implicaria uma maior participação das instituições locais.

O grande trabalho e aplicação das verbas que chegavam quer do domínio nacional quer do domínio europeu, visavam a valorização social, a reabilitação das áreas promovendo um maior dinamismo, bem como potenciar os recursos naturais. Assim a FDZHP possui uma matriz constituída por quatro pontos: “*a reabilitação física do parque edificado, a qualificação profissional e promoção do emprego, a atenção aos problemas de índole educativa e de animação sociocultural bem como a preocupação em promover a participação das instituições e associações locais*” (Pereira, 2008: 43) ⁴⁸.

Na figura 14 é possível analisarmos as intervenções de teor físico que esta fundação elaborou ao longo da sua existência.

⁴⁸ Tendo sido a versão original da frase, retirada do *site* da FDZHP.



Figura 14 – Processo de reabilitação através da FDZHP.

Fonte: Carlos Manuel Pinto Pereira – “Estratégias de regeneração urbana – O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto”⁴⁹

2.2.3. Porto Vivo – SRU

É no ano de 2004 que o Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) nasce ao abrigo do DL n° 104/2004 de 7 de Maio, onde surge a possibilidade dos municípios, neste concreto caso o do Porto, de “*constituírem sociedades de reabilitação urbana às quais são atribuídos poderes de autoridade e polícia administrativa como os de expropriação e de licenciamento. (...) da necessidade de conceder aos poderes públicos meios efectivos de intervenção.*”⁵⁰. Com esta criação surge um capítulo nas políticas de regeneração urbana na cidade do Porto.

A SRU é uma sociedade anónima de capitais públicos, sendo que 60% são do Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana e os restantes 40% são da CMP, que se cingia a um modelo que prevê o estímulo ao investimento privado⁵¹. Esta sociedade surge com o

⁴⁹ Sendo a fonte original do *site* da FDZHP.

⁵⁰ Preâmbulo do DL n° 58/2007, de 4 de Setembro.

⁵¹ Carlos Manuel Pinto Pereira, 2008.

papel de promover a reabilitação urbana da zona de intervenção na qual se propôs, bem como para responder a problemas de salubridade, habitabilidade e de segurança existentes. Para além destes factos previamente constatados, a SRU pretende também ser um agente mediador entre os proprietários e os investidores.

A Porto Vivo possui um área de intervenção que abrange as freguesias de Bonfim, Cedofeita, Massarelos, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória, sendo delimitado mais especificamente no Decreto Regulamentar nº11/2000 de 24 de Agosto⁵², e que abrange cerca de 1000 hectares. Esta área, após a criação da Porto Vivo irá ser denominada de Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU). São definidas como as áreas de reabilitação urbanas as que *“correspondem a espaços urbanos que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infra-estruturas urbanas, dos equipamentos ou dos espaços urbanos e verdes de utilização colectiva, justificam uma intervenção integrada.”* (SRU, s.d.). Esta sociedade ao actuar nestas áreas vai utilizar uma estratégia diferente das antecessoras, utilizando todo o quarteirão como uma unidade de intervenção pois *“a dimensão dos problemas de degradação física no interior dos quarteirões e de declínio social e económico de cada um deles merece uma atenção tal que a mera intervenção na face visível da malha urbana não conseguiria remediar.”* (Pereira, 2008: 50).

Como a área já referida (ACRRU) possui um extensão muito grande e abrange superfícies urbanas bem distintas uma das outras, foram elaborados à posteriori estudos pela SRU, que resultaram na criação de um plano, o ‘Masterplan’, onde é definido uma nova área, a Zona de Intervenção Prioritária (ZIP) que já diminuía para metade a área da ACRRU, ou seja, 500 hectares⁵³.

Para melhor noção da superfície que envolvem as áreas que foram anteriormente referidas, podemos ver a figura 15.

⁵² Neste DR, é definido o limite real não por freguesias mas por avenidas, ruas, travessas, calçadas e inclusive o próprio rio, da área crítica de recuperação e reconversão urbanística (ACRRU) da cidade do Porto.

⁵³ Maria João Esperança de Carvalho, 2011.

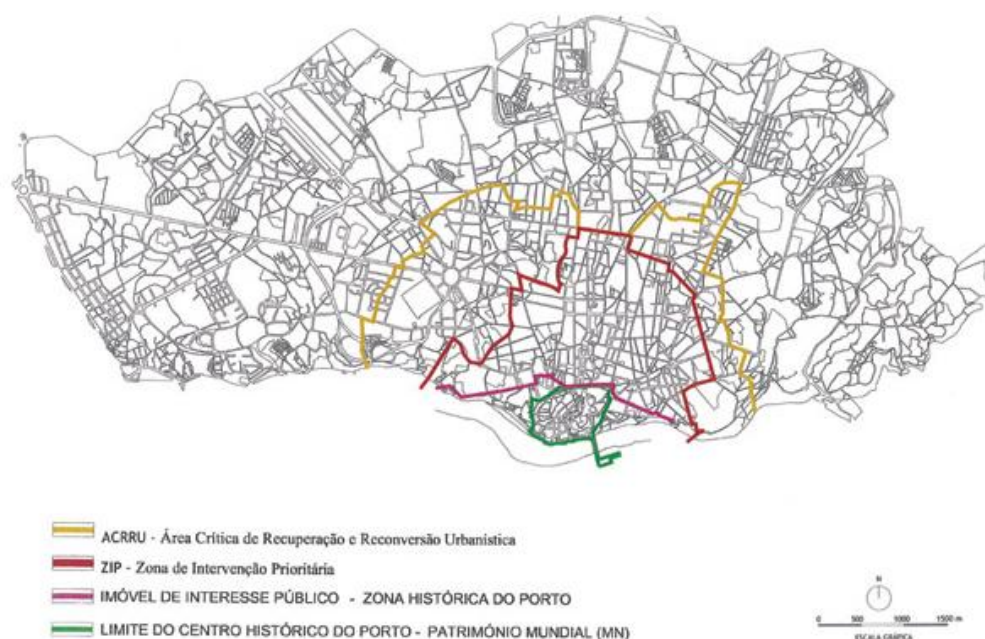


Figura 15 – Área de intervenção da Porto Vivo – SRU.

Fonte: Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana.

2.2.3.1. ‘Masterplan’

O ‘Masterplan’, que foi criado no ano de 2005, “*é um documento de enquadramento e de orientação do processo de reabilitação urbana da Baixa e do Centro Histórico portuense, bem como um instrumento de comunicação com a opinião pública. Este apresenta-se como um plano estratégico, não sendo um instrumento típico de planeamento, com normas rígidas e impositivas.*” (Sousa, 2006: 55). Destaca-se ainda deste plano a definição de cinco objectivos:

- A re-habitação da Baixa do Porto - Este aspecto era eleito como o principal dos objectivos propostos, pois eram o centro de toda a revitalização urbana e social da respectiva área, possuindo como alvos: os jovens licenciados, casais em início de vida familiar e a população de meia-idade com apetência para se instalar no centro da cidade;

- O desenvolvimento e promoção do negócio na Baixa do Porto - Retomando assim a forte tradição empresarial da cidade apostando no conhecimento e na inovação, através da revitalização da ‘Baixa’, definindo esta área como uma área que possui uma localização única para o surgimento de diversas actividades económicas de diversificados ramos, como por exemplo: o turismo, o design, o vitrinismo, a indústria de reabilitação urbana, entre outros;
- A revitalização do comércio - Factor que é referido como de extrema importância para a recuperação da cidade, utilizando para isso uma aposta naquilo que possui de único e que não é encontrado nos estabelecimentos fora desta área, dando especial destaque a produtos, como o vinho do Porto, a ourivesaria e os produtos regionais de excelência;
- A dinamização do turismo, cultura e lazer - Estes três factores encontram-se enraizados na cidade, havendo a necessidade de maximizá-los, sendo o turismo uma grande potencialidade para o tecido económico da cidade. A cultura é vista como um factor a ser desenvolvido potencializando as tradições e festas da cidade. O lazer através do aproveitamento das paisagens que a cidade possui;
- A qualificação do domínio público - O espaço público visto como um elemento que tem que andar de mãos dadas à intervenção urbana, prevendo a tomada de medidas na requalificação das infra-estruturas já existentes e na criação de novas, possuindo como objectivo fulcral a melhoria da mobilidade;⁵⁴

Para além dos problemas que a área ZIP possui sob o ponto de vista do edificado, esta mesma superfície também possui problemas bastante inquietantes do ponto de vista demográfico. Desde logo o grande problema do despovoamento onde existiu uma perda em 50% da população em 40 anos, outro dos problemas é o elevado índice de envelhecimento que é uma das adversidades que assola o país. Outra das adversidades bem concreta e de abrangência nacional é a que se refere à área do desemprego, por último encontramos uma elevada taxa de reformados e pensionistas, sendo que os arrendatários possuem rendas muito baixas (80% centro histórico e 50% coroa central)⁵⁵. Ou seja, tudo conjugado, resume-se a um conjunto de contrariedades que em

⁵⁴ Todas as análises dos objectivos foram baseadas na leitura do ‘Masterplan’ (síntese executiva) da Porto Vivo – SRU. Visto em http://www.portovivosru.pt/pdfs/masterplan-sintese_executiva.pdf

⁵⁵ Porto Vivo – SRU. Visto em http://www.portovivosru.pt/sub_menu_1_3.php

nada facilitam a vida aos órgãos que pretendem intervir nos edifícios mais necessitados desta concreta área de estudo.

Como forma de ultrapassar estes problemas da melhor maneira, para que desta forma fosse possível uma melhor intervenção, passaram a ser definidas Áreas de Intervenção Prioritária (AIP) bem como algumas Áreas de Acção Especial (AAE) dentro da própria ZIP, como podemos observar na figura 16.



Figura 16 - AIP e AAE dentro da ZIP

Fonte: Carlos Manuel Pinto Pereira – “Estratégias de regeneração urbana – O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto”⁵⁶

⁵⁶ Sendo a fonte original do documento da apresentação ‘Reabilitação da Baixa Portuense’ pela Porto Vivo – SRU, no seminário ‘Revitalização Urbana, Qualidade de Vida e Competitividade das Cidades’ realizado na Exponor em Maio 2006

2.2.3.2. Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património Mundial

O Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património Mundial surge a 5 de Dezembro de 2008, apresentado pelas mãos da CMP e da Porto Vivo – SRU. Este é um documento estratégico onde é previsto a construção de uma parceria que deve proporcionar orientação aos agentes intervenientes da área, classificado como Património Mundial com vista a uma gestão coordenada e integrada deste espaço. São também analisados os principais problemas da área classificada pela UNESCO, bem como a análise às oportunidades existentes nesta mesma área⁵⁷. Assim a elaboração deste plano *“constitui um imperativo de salvaguarda sustentável da herança patrimonial, apresenta-se como um espaço de reflexão partilhada sobre o importante contributo deste recurso para a valorização da dinâmica local, metropolitana, regional, nacional e internacional.”* (SRU, 2010: 3).

Este projecto encontra-se estruturado em três volumes, tendo os dois primeiros a característica particular de efectuarem uma análise a toda a área e a reflexão dos problemas existentes vs as oportunidades que a área origina. Sendo o último volume correspondente única e exclusivamente a anexos que auxiliaram a elaboração deste mesmo plano⁵⁸.

O Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património Mundial vê claramente a importância de reabilitar e revitalizar o centro histórico do Porto, que gradualmente se tem vindo a ‘deteriorar’ quer do ponto de vista do edificado, quer do ponto de vista socioeconómico, sendo o *“património deve ser salvaguardado, conservado, preservado e os bens culturais devem ser geridos através do recurso a modelos de desenvolvimento sustentado, os quais visam uma relação integrada entre o homem e o ambiente.”* (SRU, 2010: 4). Este plano visa servir e corresponder da melhor forma a quatro destinatários distintos:

⁵⁷ Porto Vivo – SRU, consultado em http://www.portovivosru.pt/plano_g_1.php

⁵⁸ Porto Vivo – SRU, consultado em http://www.portovivosru.pt/plano_g_1.php

- Os residentes, visitantes, trabalhadores e investidores do CHP – Em suma, todas as pessoas envolvidas directamente com o centro histórico;
- À CMP – pois esta é a principal responsável pela preservação da maior área onde o plano actua e também esta será sempre a primeira interessada na sua salvaguarda e valorização;
- Ao Estado Português – pois este é a entidade responsável pela gestão do património classificado;
- A UNESCO – pois são parte importante de qualquer intervenção feita no CHP;

Em suma, neste plano de gestão são estabelecidos, após análise dos problemas e oportunidades, os seguintes objectivos estratégicos:

- Preservar, conservar e restaurar o património edificado e requalificar o espaço público do Centro Histórico do Porto Património Mundial;
- Mobilizar os utilizadores actuais e futuros (residentes, trabalhadores, visitantes, estudantes e investidores) do Centro Histórico do Porto na defesa e promoção do seu valor patrimonial, sensibilizando-os para a participação na sua protecção, preservação e promoção;
- Contribuir para a excelência da experiência turística no Centro Histórico do Porto;
- Estimular a criação de um *cluster* criativo que se inspire na excelência do Património Cultural envolvente;
- Reforçar o papel do rio Douro enquanto elemento essencial da interpretação, vivência e comunicação entre as duas margens do Porto Património Mundial.

Assim na figura 17 podemos verificar um esquema onde temos os eixos estratégicos anteriormente narrados, os objectivos específicos destes eixos e por fim o programa onde estes se aplicam.

Eixos Estratégicos	Obj. Específicos	Programas
I – Património	1. Preservar, Conservar, Restaurar	A) Protecção e Salvaguarda Patrimonial
		B) Reabilitação do Património Edificado
	2. Manter, Valorizar e Requalificar o Espaço Público	A) Ambiente Urbano
		B) Requalificação e Gestão Via Pública
		C) Valorização Jardins e Esp. Verdes
	3. Melhorar a Mobilidade, Conforto e Segurança	A) Fluidez e controlo de tráfego
		B) Estacionamento
		C) Segurança e Conforto
II – Comunidade	4. Sensibilizar e educar para a importância do CHPPM	A) Formação
		B) Sensibilização, Informação e comunicação
	5. Desenvolvimento Social	A) Desenvolvimento e Coesão Social
	6. Promover o Envolvimento agentes públicos e privados	A) Selo PPM
III – Turismo	7. Valorizar Recursos Paisagísticos e Patrimoniais	A) Valorização Patrimonial
		B) Valorização Paisagem
	8. Melhorar a Promoção e Acolhimento	A) Promoção e Acolhimento
	9. Incentivar Criação Novos Atractivos	A) Revitalização dos existentes e criação de novos Esp. Museológicos
		B) Criação Infra-estruturas e serviços turísticos
IV – Indústrias Criativas	10. Dinamização empresarial	A) Rede de Infra-estruturas e Serviços de suporte
	11. Conhecimento, Tecnologia e Competências	A) Educação Criativa
V – Rio Douro	12. Infra-estruturas de valorização e Mobilidade	A) Valorização e Mobilidade

Figura 17 – Esquema que resume o Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património Mundial

Fonte: <http://www.porto.taf.net/docs/planoCH.pdf>

Dentro dos programas apresentados no esquema da figura 17 surgem um total de 54 projectos a serem realizados, dentro dos quais se destacam:

- I, 1, B) Os projectos que envolvem os quarteirões da Ribeira-Barredo, Sé, Santa Clara, São Bento, Avenida da Ponte, Mouzinho-Flores, Clérigos, Vitória, Taipas e São Francisco⁵⁹;
- I, 2, B) Requalificação de ruas e praças e a gestão da via pública;
- I, 3, C) Plano de segurança;
- II, 5, A) Desenvolvimento e coesão social;
- III, 7, A) Dinamização de novos percursos temáticos, bem como a revitalização de festas tradicionais;
- III, 7, B) Requalificação de miradouros;
- IV, 10, A) Regeneração criativa do CHP;
- V, 11, A) Modelo de mobilidade entre as duas margens.

⁵⁹ Ver lista de anexos: A.I) onde é possível analisar uma tabela com o estado de conservação, ocupação e funcionalidade do edificado dos quarteirões referidos.

CAPÍTULO III

3. As intervenções nos casos de estudo

As intervenções realizadas na cidade do Porto, mais concretamente na área referente ao CHP, serão o tema principal deste capítulo. Estas intervenções, como foram anteriormente explicadas através da apresentação dos órgãos de intervenção existentes, ao longo do tempo, na cidade, possuem características de reabilitação e características de requalificação.

Devemos definir estas duas abordagens de igual importância para o benefício da cidade, principalmente do CHP. O termo reabilitar, que é um termo tão em voga, designa *“toda a série de ações empreendidas com vista à recuperação e beneficiação de um edifício, tornando-o apto para o seu uso atual. De uma forma geral, reabilitar consiste em reequacionar uma realidade.”* (Pereira, 2013: 5). Desta forma a reabilitação urbana tem como principais objetivos a recuperação do edificado, voltando a dar utilidade ao mesmo que esteja sem uso, degradado ou abandonado. Enquanto, por sua vez a requalificação tem como principal intuito, voltar a dar qualidade de vida e melhorar a face da cidade, desta forma é justo sobressair a importância da requalificação, pois esta *“é relevante, não apenas para as próprias cidades, para os seus habitantes e para os seus ‘utentes’, mas também como trave mestra de um modelo de desenvolvimento da sociedade como um todo.”*⁶⁰

Após a interpretação destes dois aspectos importantes ao urbanismo, podemos concluir que estes possuem uma simbiose notável, como foi constatado por um dos oradores do colóquio da ‘Semana da Reabilitação Urbana’, realizado no teatro Rivoli entre 3 e 10 de Abril do corrente ano, no qual foi afirmado que ao valorizar-se o espaço público torna-se mais cara a recuperação dos edificados, por isso os espaços públicos e os edifícios deverão ser recuperados ao mesmo tempo, quando possível.

Assim e passando definitivamente para as áreas de estudo, foi definido um número delimitado de intervenções, tendo em conta o alargado número das mesmas. Desta forma o estudo irá recair sobre as seguintes áreas:

⁶⁰ Resolução do conselho de ministros nº 26/2000, de 15 de Maio, ponto 1.

- Praça da Ribeira, pois é um local que por diversos motivos, ao longo da história sempre foi de crucial importância à cidade, e actualmente é um centro de eleição turística;
- O quarteirão do Infante, por ser uma área extremamente próxima da actividade turística e por essa razão possui um impacto concreto na análise de toda a zona ribeirinha;
- O quarteirão Porto Vivo, que revela um aspecto interessante, embora não o sendo pelo melhor dos motivos, possui assim, a particularidade de ser um caso de estudo onde se poderá aprender com alguns erros cometidos;
- Por fim, o quarteirão das Cardosas, pois este é um quarteirão recentemente renovado onde existiram alterações físicas notórias, que merecem uma cuidada análise;

Através da figura 18, podemos constatar com uma melhor percepção a área de estudo abrangida.



Figura 18 – Quarteirões estudados

Fonte: Google Maps.

3.1. Praça da Ribeira

Todo o espaço referente a esta área de estudo – Praça da Ribeira – foi sofrendo alterações no decorrer do tempo, salientando-se para os efeitos que nela ainda hoje se refletem, a intervenção que foi realizada no último quartel do século XVIII, por João de Almada e Melo, mais concretamente pela Junta das Obras Públicas⁶¹, sendo que esta operação visava “*dar-lhe monumentalidade através: da construção de edifícios do lado Poente sobre arcadas; da eliminação do antigo chafariz (o que tornava a praça mais ampla) e da sua substituição por uma fonte monumental do lado Norte, e da construção da Nova Capela de Nossa Senhora do Ó que ficava por cima da Porta da Ribeira*” (Alves, 1997: 692). Outro dos aspectos importantes de referir, para a nova morfologia da Praça da Ribeira, foi a abertura da Rua de S. João, o que daria à praça um novo eixo mais amplo e de mais fácil acesso, que os existentes.

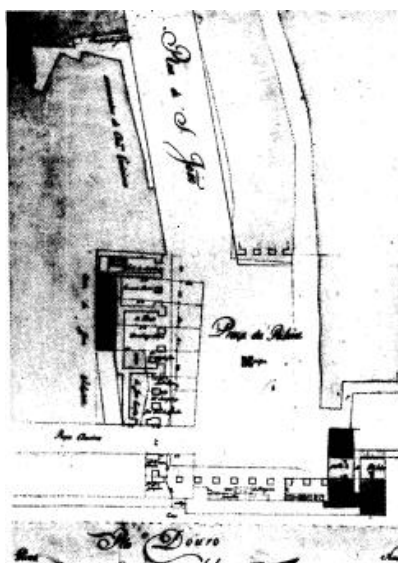


Figura 19 – Praça da Ribeira no século XVIII

Fonte: Joaquim Jaime B. Ferreira-Alves, “Formas Urbanas do Porto Setecentista: A Praça intramuros”⁶²

⁶¹ Entidade criada no reinado de D. José I, mas todo o mérito desta criação vai para o seu primeiro-Ministro, o Marquês de Pombal. A Junta das Obras Públicas tinha como finalidade a gestão urbana da cidade do Porto, possuindo como ‘gestores’ João de Almada e Melo e seu filho Francisco de Almada e Mendonça.

⁶² Imagem original do Arquivo Histórico do Porto, Livro de Plantas, nº inv. 72.

Através da figura 19, que nos mostra uma planta do século XVIII, é possível desde logo constatar a presença da Rua de S. João e a existência da Porta da Ribeira.

Esta praça, teve sempre um especial destaque na cidade embora anos mais tarde a degradação deste local, fruto da pouca ou nenhuma manutenção do mesmo, fez parte da realidade da Praça, sendo esta à posteriori fruto da intervenção da CRUARB, que, como já foi notificado teve especial influência no início da sua existência na área do Barredo, quando estas intervenções ficaram concluídas em 1982, permitiram que após este acontecimento o comissariado se debruçasse sobre a Ribeira, sendo que desta forma começaram as intervenções na Praça. Em Junho de 1984, dão-se por finalizadas essas mesmas intervenções. Neste trabalho concreto é integrado uma escultura, a famosa escultura do “cubo da Ribeira”, que hoje em dia possui uma certa importância na toponímia local, embora a praça possua o mesmo nome (praça da Ribeira) é vulgar identificar o local como a praça do Cubo. Esta operação teve um grande impacto e *“reconhecimento nacional e internacional desta área antiga da cidade até porque coincidiu com um momento em que a parte antiga da cidade começou a ser mais claramente revalorizada por estudantes universitários, turistas e cada vez mais também, os residentes do Porto e da região envolvente.”* (Carvalho, 2011: 72).



Figura 20 – Imagem do antes (1976) e do após a intervenção da CRUARB (1982).

Fonte: <http://foiassimk.blogspot.pt/2010/05/praca-da-ribeira-antes-1976-e-depois.html>

Na figura 20, podemos constatar o efeito da intervenção na Praça da Ribeira, onde se denota logo à primeira vista a alteração da morfologia da praça, pois esta em 1976 favorecia única e exclusivamente o uso automóvel, enquanto em 1982 a maioria da

praça se destinava à circulação pedestre, sendo esta imagem também marcada pela presença do referido cubo da Ribeira.

Até à data poucas foram as modificações, exceptuando, uma intervenção realizada no ano de 2001 da autoria do arquitecto Manuel Fernandes de Sá, esta intervenção surtiu efeitos na alteração do pavimento e na reabilitação do edificado existente, onde se destaca o edifício do actual hotel Pestana Porto.

Assim, através da figura 21, verifica-se o panorama actual da Praça da Ribeira.

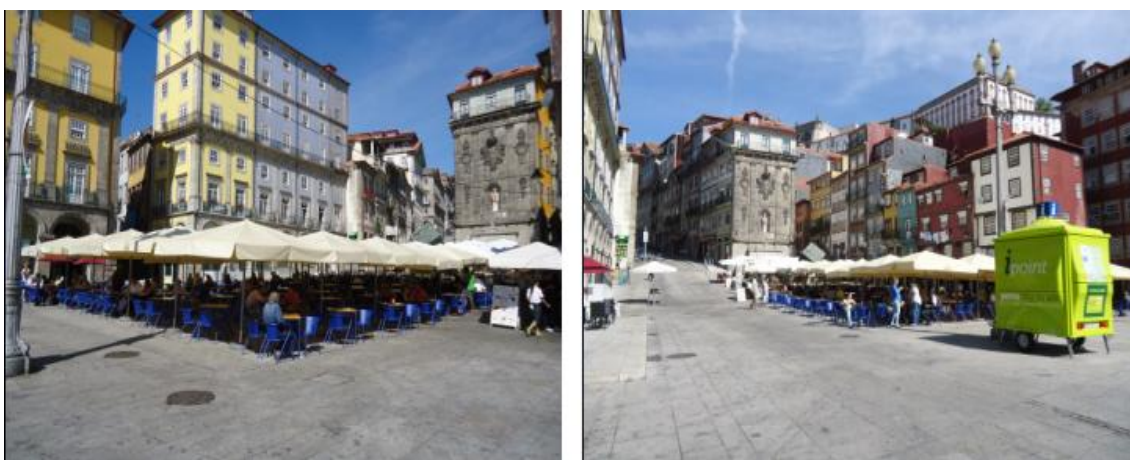


Figura 21 – Imagem da Praça da Ribeira nos dias de hoje

Fonte: autoria do próprio.

3.1.1. Análise das intervenções

Analisando concretamente os efeitos das intervenções realizadas desde o CRUARB até ao tempo actual, podemos desde logo reparar no efeito positivo que estas acarretaram para esta área em concreto e também nos benefícios que trouxeram para a própria cidade do Porto.

Sob o aspecto da pertinência destas intervenções, podemos constatar a recuperação de uma praça, no seu real sentido, pois esta anteriormente era um local que beneficiava claramente o trânsito automóvel em detrimento dos pedestres. Agora passa novamente a

ser um ponto de lazer e convívio, como também um ponto de comércio e serviços, tais como: a restauração, a hotelaria, as viagens pelo rio Douro. Ao privilegiar como já foi referido, os pedestres, existindo restauração em seu redor, permite, aliado à história e à beleza do lugar, trazer turismo para a cidade do Porto. Como se sabe o turismo é uma das alavancas económicas da cidade, e à custa deste foram ganhos alguns prémios da área para a cidade. Outra das pertinências encontra-se no edificado, que actualmente possui edifícios em óptimo estado e outros em razoável/bom estado, mas sobretudo, o que se destaca é que a maioria dos edifícios é habitada, contrariando assim os edifícios devolutos existentes noutras áreas do CHP. De salientar a importância; quer para o turismo, quer para o comércio, a reabilitação de um edifício estratégico (para as funções que lhe foram atribuídas), num estabelecimento que integra a principal cadeia hoteleira nacional

Por outro lado, sob o aspecto da impertinência, só se descortina um pormenor, mas no que toca a requalificação dos espaços públicos se torna essencial; o material escolhido para essa mesma requalificação. Neste concreto caso da Praça da Ribeira, refiro-me aos blocos de granito de uma tonalidade clara, que sob o ponto de visto estético (sabendo que este critério é subjectivo), inicialmente é algo belo de se ver e com um excelente enquadramento na área, mas com o passar dos anos (não muitos) vai acumulando, como se verifica novamente na figura 21, ‘manchas pretas’ que são resíduos quer de fezes de pássaros, quer de óleo de carros que outrora circulavam pela rua existente na praça. Este tipo de material dificulta imenso o trabalho de limpeza, tornando impossível remover na totalidade essas referidas ‘manchas’.

Em suma, é de salientar o êxito das intervenções ocorrentes na Praça da Ribeira tornando esta área requalificada e reabilitada; para os cidadãos, para os trabalhadores bem como para os turistas, ou seja, uma obra que foi pensada para todos tendo em conta as oportunidades que este lugar teria e tem. Assim, desta forma, temos a Praça da Ribeira como um belo cartão-de-visita da cidade do Porto.

PERTINÊNCIA	IMPERTINÊNCIA
1) Praça virada para os pedestres; 2) Oportunidade do Turismo; 3) Edificado em bom estado;	1) Escolha do pavimento;

Tabela 4 – Síntese das pertinências vs impertinências das intervenções na Praça Ribeira.

3.2. Quarteirão do Infante

O quarteirão do Infante⁶³, é uma área que se encontra balizada por quatro ruas: A norte pela Rua do Infante D. Henrique e pela Praça do Infante, a este pela Rua da Alfândega, a sul pelo Largo do Terreiro e a oeste pela Rua de S. Nicolau. Desta forma podemos verificar que este quarteirão encontra-se numa área de real importância, ou não fosse este limitado pela rua do Infante D. Henrique. Esta rua repleta de história nem sempre possuiu esta toponímia, aliás, esta rua já foi apelidada de ‘minha rua formosa’ pelo Rei D. João I, sendo este o autor da abertura da referida rua, que na era se dava pelo nome de Rua Nova. Este eixo surge por volta dos finais do século XV e revela algumas tendências de carácter de planeamento urbano, pois esta para a época, era uma grande e larga rua, que veio desde logo permitir uma maior mobilidade aos meios de locomoção do tempo. A Rua Nova foi um local de eleição e como tal atraiu a construção de edifícios para habitação com um enorme grau de imponência e luxo, que acolhiam a burguesia e o clero, sendo também o local favorito para os escritórios de muitas companhias inglesas, por estas razões e devido à presença de um grande número de ingleses nesta referida rua, fez com que viesse a ficar denominada como Rua Nova dos Ingleses. É já no ano de 1883 que a rua adquire o actual topónimo.

⁶³ Designação atribuída pela Porto Vivo, SRU.



Figura 22 – Rua Nova dos Ingleses ainda antes da construção do palácio da Bolsa

Fonte: <http://portoarc.blogspot.pt/2012/07/bairros-da-cidade-v.html>

Na figura 22 podemos ver a Rua Nova dos Ingleses, e a existência de edifícios à esquerda onde hoje se encontra a Praça do Infante, sendo que os edifícios que se encontram à direita fazem parte da área de estudo do quarteirão do Infante. Por fim outro dos aspectos a observar é um hábito comum na época, que consistia em negociar no meio desta rua em pleno céu aberto.

Por estas razões históricas percebe-se a importância do quarteirão, principalmente no que ao edificado voltado para esta rua diz respeito, pois esta construção *“orientada a norte para a Praça do Infante assume forte unidade morfológica e identidade formal, marcando fortemente a imagem urbana deste espaço da cidade.”* (SRU, 2005: 12). Como se não bastasse, a proximidade da Ribeira é um ponto fulcral bem como os edifícios vizinhos, que constituem um pólo elevado de atração turística, como por exemplo: o Palácio da Bolsa, o Mercado Ferreira Borges e a Igreja de São Francisco. De início era um quarteirão que encontrava carências no edificado lá contido, carências essas, que apareceram com uma mudança morfológica da área, pois esta vivia sobretudo da proximidade do rio e todo o proveito que anteriormente trazia. Como o comércio passa durante o século XX a fazer parte da integração no mercado comum europeu, este sector desloca-se para a área do porto de Leixões o que acabou por inevitavelmente levar a um esvaziamento dos edifícios; quer na parte habitacional quer na parte dos

serviços, levando à sua degradação.⁶⁴ Mas para além da urgência que as carências citadas implicam, também o factor do turismo pesam a favor de uma intervenção.

Este quarteirão só possui nove imóveis, sendo que dois deles correspondem; um a uma capela e o outro a um centro social. Outros dois edifícios encontravam-se completamente devolutos. Desta forma a SRU numerou os edifícios e decidiu fazer dois tipos de intervenções: a prioritária e a de acompanhamento (ver Anexo: A.II). Esta intervenção previa um custo total de 2.437.445€⁶⁵ (ver Anexo: A.III).

Na figura 23, podemos analisar o programa que a SRU utilizou para cada um dos edifícios existentes neste quarteirão.

<i>Edifícios</i>	<i>Programa</i>
1	Capela da Nossa Senhora do Ó. Monitorização e controle da infestação por térmitas nos madeiramentos.
2	Reabilitação ligeira sem alteração do sistema construtivo mas com melhoria das condições de salubridade.
3	Edifício novo. Sem intervenção.
4	Transformação dos pisos superiores para escritórios. Intervenção média acompanhando a intervenção no edifício da parcela 06.
5	O edifício foi sujeito a obras recentemente. Requer a finalização de acabamentos exteriores (em caixilharias, gradeamentos, molduras e paramentos).
6	Intervenção profunda com manutenção das fachadas e da volumetria. Possibilidade de criação de habitação nos quatro pisos superiores.
7	Intervenção média sem alteração de funções.
8	Intervenção profunda com manutenção da fachada e da volumetria. Possibilidade de criação de habitações nos quatro pisos superiores.
9	Reabilitação ligeira, com possibilidade de correcção da cobertura e empena nascente. Monitorização e controle da infestação por térmitas nos madeiramentos.

Figura 23 – Programa por edifícios.

Fonte: Porto Vivo, SRU. Unidade de intervenção do quarteirão do Infante – Documento estratégico

⁶⁴ Porto Vivo, SRU, 2005.

⁶⁵ Valor no qual não se inclui o IVA, impostos e taxas, custos de projecto e gestão e outros custos administrativos.

3.2.1. Análise das intervenções

Passando à análise das intervenções efectuadas, podemos inicialmente ver através da figura 24, o estado de uma parte do quarteirão antes das respectivas intervenções, onde se constata o elevado grau de degradação, sobretudo dos edifícios voltados para a Rua do Infante D. Henrique, enquanto, por sua vez, na figura 25 é possível verificarmos o aspecto que o edificado possui nos dias de hoje. Desta forma é mais fácil podermos ter uma melhor noção do trabalho realizado no quarteirão do Infante.



Figura 24 – Fachada voltada à rua do Infante D. Henrique e fachada volta para o Largo do Terreiro, antes das intervenções.

Fonte: Porto Vivo, SRU. Unidade de intervenção do quarteirão do Infante – Documento estratégico



Figura 25 - Fachada voltada à rua do Infante D. Henrique e fachada volta para o Largo do Terreiro, depois das intervenções.

Fonte: autoria própria.

Esta intervenção revelou-se pertinente, quanto mais não seja, pelos motivos já descritos, que referiam a importância desta mesma área. Denota-se também nas figuras em cima apresentadas dois factores que foram referenciados e encontram-se apresentados no documento estratégico deste quarteirão: Primeiro percebe-se que devido às condições de alguns edifícios nem todos foram sujeitos a grandes intervenções e em segundo lugar os que foram, deram uma nova imagem aos edifícios que estavam em constante degradação, trazendo novamente pessoas⁶⁶ e serviços para estes mesmos edifícios. Dando desta forma uma melhor qualidade aos próprios, bem como à rua e à imagem da própria cidade.

Sob o ponto de vista da impertinência este quarteirão não apresenta dados concretos, dado a ser uma intervenção numa área reduzida e única e exclusivamente em edificado.

Em suma, apesar da extensão da intervenção, possui aspectos muito significativos, no que à reabilitação dos edifícios diz respeito, pois fez-se um estudo prévio de qualidade concluindo-se com uma operação pontual e de orçamento não muito elevado, tendo em conta o impacto que esta intervenção tem na imagem da cidade.

PERTINÊNCIA	IMPERTINÊNCIA
1) Reabilitação de edifícios cuja fachada se encontra voltada para uma rua importante da cidade; 2) Trazer de volta pessoas e serviços; 3) Intervenção pequena mas concisa;	NADA A REGISTAR

Tabela 5 - Síntese das pertinências vs impertinências das intervenções no quarteirão do Infante.

⁶⁶ Segundo os dados disponibilizados pela SRU, este quarteirão apresenta as seguintes percentagens: 89% de ocupação total, 11% devoluto, 0% de ocupação parcial.

3.3. Quarteirão Porto Vivo

A designação de quarteirão Porto Vivo, foi atribuída pela SRU aquando da intervenção que esta realizou na área. Área esta situada na freguesia da Sé e que se encontra restringida pelas seguintes ruas: rua Mouzinho da Silveira, rua do Souto, rua da Ponte Nova, Largo Duque da Ribeira e pela Viela do Anjo, como é possível comprovar através da observação da figura 26.



Figura 26 – Quarteirão Porto Vivo.

Fonte: Porto Vivo, SRU. Documento estratégico para a unidade de intervenção Porto Vivo – Quarteirão 14008.

Este quarteirão possui as suas fachadas na grande maioria, voltadas, para a rua Mouzinho da Silveira, sendo que esta rua “*é a última das grandes vias do século XIX a romper o centro histórico, alterando-lhe a antiga lógica urbana*” (SRU, 2007: 6), constituindo o principal eixo de ligação entre a parte mais elevada da cidade até à Ribeira. O surgimento da rua Mouzinho da Silveira levou inclusive ao encanamento do rio da Vila, rio este que atravessava entre os dois morros da cidade desaguando no rio Douro. Esta rua surge como resposta a dois problemas; o primeiro referente ao crescimento do tráfego ao qual a rua das Flores e o Largo de São Domingos não iriam conseguir suportar e em segundo lugar o surgimento da rua visava combater um problema que fustigava até à época a área circundante do rio da Vila, a salubridade. Este era um local propício a doenças e com os cheiros característicos do tratamento dos

curtumes⁶⁷. A abertura desta rua teve a condicionante de romper com duas importantes ruas de carácter medieval, sendo elas, a rua da Ponte Nova e a rua do Souto. A primeira, que possui esta toponímia derivado ao facto de conter uma ponte que atravessava o rio da Vila, e fazia uma importante ligação entre a rua da Banharia e a rua das Flores, possuindo antes da existência da rua Mouzinho da Silveira, um vasto comércio. A segunda rua, que possui referências documentadas que remontam ao século XIII, foi a rua medieval mais extensa do burgo, ligando o morro da Sé ao morro da Vitória⁶⁸, sendo já no século XVI dividida em duas com a abertura da rua das Flores, actualmente este eixo termina na rua Mouzinho da Silveira.

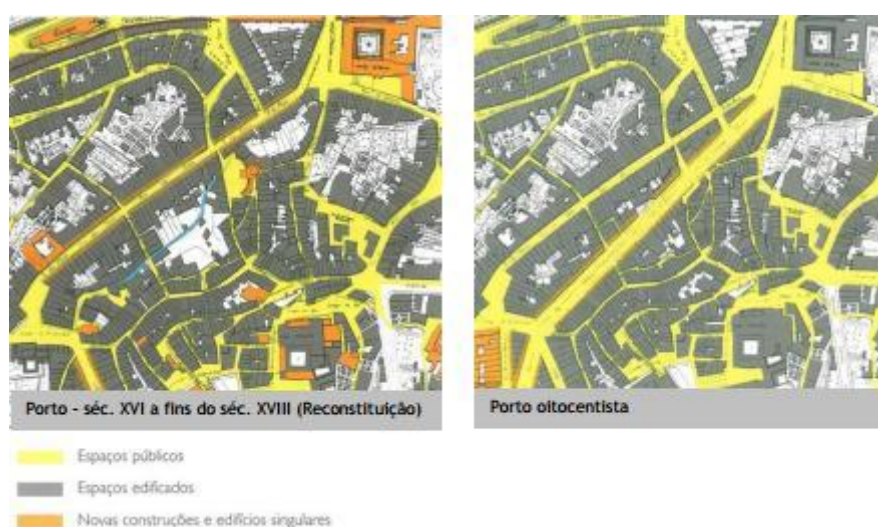


Figura 27 – A área de estudo Porto Vivo, antes e após criação da rua Mouzinho da Silveira.

*Fonte: Porto Vivo, SRU. Documento estratégico para a unidade de intervenção Porto Vivo – Quarteirão 14008.*⁶⁹

Os restantes limites deste quarteirão, ou seja, a Vuela do Anjo e o Largo Duque da Ribeira, não possuem uma grande notoriedade a nível histórico, sendo a primeira pouco relatada ao longo da história da cidade. Sabendo-se só que era um local com pouca higiene e mal frequentado e que inclusive, no ano de 1749, tomou-se a opção de fechar a própria vuela, transformando-a num beco. Enquanto, por sua vez, o Largo Duque da Ribeira já no início da década de 90 do século XX, ao abrigo de um projecto já aqui referido, o Projecto-Piloto do Bairro da Sé, onde para além da reabilitação dos edifícios

⁶⁷ Porto Vivo, SRU, s.d..

⁶⁸ Porto Vivo, SRU, 2007.

⁶⁹ Fonte original: Bairro da Sé do Porto – Contributo para a sua caracterização histórica, Julho 1996.

existentes na Viela do Anjo foi criada uma nova praça, praça esta que dispõem de estacionamento subterrâneo para moradores⁷⁰.

3.3.1. Análise das intervenções

Como foi brevemente referido, uma parte deste quarteirão antes da existência da SRU, já tinha sido reabilitado e requalificado pela CRUARB, sendo a Viela do Anjo alvo prioritário dessa intervenção, mas o que realmente acabou por surtir efeitos pelo pior dos cenários, foi a abertura do Largo Duque da Ribeira, sendo mais à frente abordado os efeitos que este largo surtiu no edificado em seu redor.

Anos mais tarde, por volta de 2007, a SRU intervêm neste quarteirão fazendo a inicial vistoria, conclui que; 10 edifícios estão em mau estado de conservação, 7 em médio estado e 4 encontram-se em bom estado, perfazendo assim um total de 21 edifícios nesta área. Números mais preocupantes foram encontrados no que diz respeito à salubridade existente no interior dos edifícios, sendo que 62% não possuíam as condições de higiene necessárias à habitabilidade dos mesmos e 43% não possuíam condições de segurança. Por fim entre edifícios devolutos ou com ocupação parcial, este quarteirão encontrava 10 edifícios em mau estado de conservação conforme referi anteriormente.

Desta forma foram feitas intervenções, em consonância com o estado do edificado e do espaço público, possuindo como principal intento, derivado das características físicas bem como da localização deste quarteirão, *“um programa de funções que articule habitação, comércio e serviços, nomeadamente de apoio ao turismo”* (SRU, 2007: 17).

⁷⁰ Porto Vivo, SRU, 2007.

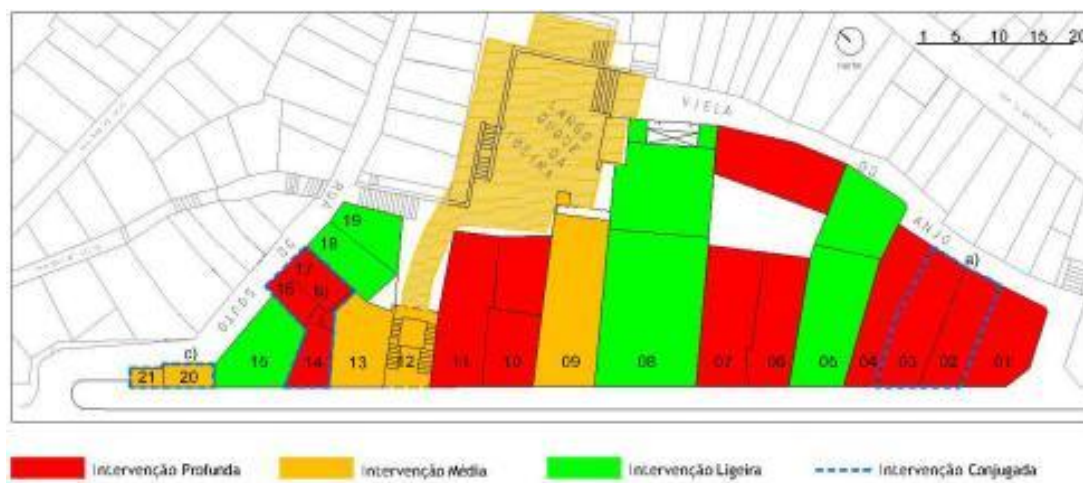


Figura 28 – Intervenções realizadas no quarteirão Porto Vivo.

Fonte: Porto Vivo, SRU. Documento estratégico para a unidade de intervenção Porto Vivo – Quarteirão 14008.

Na figura 29, podemos ver o carácter das intervenções onde se denota um número considerável de intervenções profundas no edificado do quarteirão. Denota-se também que algumas destas intervenções foram conjugadas nas quais se previam o emparcelamento dos edifícios.



Figura 29 – Quarteirão Porto Vivo nos dias de hoje. À esquerda a Rua Mouzinho da Silveira, as restantes são do Largo Duque da Ribeira.

Fonte: autoria própria.

Analisando agora todas as intervenções mencionadas podemos concluir que este quarteirão não é o melhor exemplo como modelo de reabilitação e requalificação urbana. Possuindo contudo aspectos positivos, senão vejamos: A criação de um parque subterrâneo num centro histórico onde o estacionamento, principalmente para os residentes, é por norma um problema de difícil resolução, esta obra acaba por fazer todo

o sentido. A reabilitação de algum do edificado é outro dos aspectos positivos, dando um novo rosto aos mesmos e sobretudo melhores condições habitacionais que as anteriormente existentes.

Por sua vez, apesar do parque subterrâneo ser já apontado uma obra pertinente, o que resulta dele, será por ventura um dos maiores erros da requalificação do espaço público na cidade, refiro-me à criação do Largo Duque da Ribeira, que representa um género de uma praça mas com características labirínticas e de uma localização duvidosa, pois ao ser praticamente fechada, não se dando por ela, mesmo quem passa pela rua Mouzinho da Silveira e estando numa cota que não se encontra alinhada com a referida rua e do mesmo modo também não se encontra alinhada com a Viela do Anjo, cria inevitavelmente um centro para tráfico e consumo de drogas, o que por sua vez dificulta a tarefa de alojamento de pessoas nos edifícios reabilitados, o que acaba com o passar do tempo, por tornar a desgastar os edifícios fruto da não manutenção dos mesmos, ou seja, cria-se assim uma situação de investimento perdido. Contudo a SRU tem tentado intervir de diversas maneiras neste Largo, através de ações sociais como foi o caso da 6ª edição da ‘Festa na Baixa’, onde existiram jogos tradicionais e danças, através da promoção e cedência de espaços para ateliers, bem como, através da colocação de uma parte da sua sede no edifício âncora do largo, a loja da reabilitação urbana. Medida esta que deveria ser retificada para desta forma tentar atrair pessoas para o Largo, pois é do conhecimento de todos que para este género de largos ou praças não ‘morrerem’ são precisos edifícios âncoras que atraiam as pessoas para aquele local em particular, como por exemplo o serviço das finanças, ou até uma pequena esquadra, como medida de garantir a segurança naquele perímetro bem como no restante CHP.

Ainda sob o aspecto impertinente denota-se a não conclusão de toda a reabilitação proposta, o que não beneficia em nada, por exemplo, a fachada deste quarteirão voltada para a rua Mouzinho da Silveira. Na qual podemos ver uma fusão de edifícios bem recuperados ao lado de edifícios completamente degradados, como se pode comprovar através da análise mútua das figuras 28 e 29, onde o edifício com o nº 14 da figura 28 é o edifício mais à esquerda da figura 29, na rua Mouzinho Silveira.

PERTINÊNCIA	IMPERTINÊNCIA
1) Recuperação de algum do edificado; 2) Melhoria das condições de habitabilidade; 3) Criação de um parque de estacionamento par os moradores;	1) A construção do largo Duque da Ribeira; 2) Uma vez este construído a inexistência de um edifício âncora ‘forte’; 3) A não recuperação de todo o edificado proposto;

Tabela 6 - Síntese das pertinências vs impertinências das intervenções no quarteirão Porto Vivo.

3.4. Quarteirão das Cardosas

O quarteirão das Cardosas encontra-se delimitado pelas praças da Liberdade e de Almeida Garret, pela rua das Flores e rua de Trindade Coelho e por fim pelo Largo dos Lóios, sendo esta uma área que a Porto Vivo, SRU dá uma grande relevância derivado à sua *“localização nevrálgica deste quarteirão no contexto do centro da cidade, à importância patrimonial do edificado que o compõe e às potencialidades que decorrem da sua configuração particular e da sua inserção na proximidade das redes de transportes urbanos de âmbito metropolitano e suburbano”* (SRU, 2007: 6).

Este quarteirão possui o nome do edifício mais emblemático da área, que é o palácio das Cardosas. Este palácio surge após a demolição, por imposição da CMP, do convento de Santa Maria da Consolação que se encontrava em avançado estado de degradação, em 1838, restando apenas a fachada do edificado. Após venda em hasta pública este terreno foi adquirido por Manuel Cardoso dos Santos, um negociante que fez a sua fortuna no Brasil e estava agora de regresso a Portugal, este comprometeu-se em terminar a obra, edificando um edifício habitacional. O palácio sofreu uma transformação no século XX,

quando passou a ser casa de diversas agências bancárias, sendo actualmente uma unidade hoteleira de luxo⁷¹. Este edifício encontra-se de fachada voltada para uma das praças mais emblemáticas da cidade, a praça da Liberdade, praça esta, que possui um número vasto de topónimos anteriores, tendo inclusive sido denominado durante 14 dias de praça da República⁷², nome este que foi precisamente o antecedente ao que encontramos hoje em dia.



Figura 30 – Imagem actual da praça da Liberdade e da fachada do palácio das Cardosas.

Fonte: autoria própria.

Esta área de estudo é composta por 42 parcelas, sendo que 75% da área edificada se encontra mal aproveitada e 60% devoluta. A percentagem do número de pessoas que vivem neste quarteirão é muito reduzida, correspondendo a 6 fogos, assim, estes números são realmente preocupantes para uma área tão central da cidade. Para finalizar, a área central do quarteirão encontrava-se em elevado estado de degradação estando à espera de ser demolido⁷³.

⁷¹ Porto Vivo, SRU, s.d.

⁷² “O Tripeiro” – V Série, IX Ano

⁷³ Francisco Diogo Azevedo, 2010.



Figura 31 – Imagem total do quarteirão ainda antes da intervenção

Fonte: Francisco Diogo Azevedo, 2010

Este projecto surge de uma parceria público-privada entre a SRU e a iniciativa privada, possuindo como investimento global, 84M€, dos quais 13M€ são de investimento público e previa a criação de um hotel de categoria superior. Uma intervenção de melhorias higiénicas no interior do quarteirão através da criação de um espaço público e um parque de estacionamento subterrâneo, que possuirá capacidade para 300 automóveis, sendo que por fim a reabilitação de um modo geral dos edifícios desta área, e a restante reabilitação envolvente, irá permitir a criação de novos espaços comerciais e renovação de alguns já existentes⁷⁴. Em suma, a Porto Vivo possui como principal missão a realização de *“uma intervenção de qualidade, renovadora no espaço público e no edificado, que permita fomentar novas relações urbanas com a envolvente, que assegure a criação de novas funções de guarnição urbanística pensadas para um espaço central, bem como novas funções de apoio de proximidade compatíveis com um uso residencial de qualidade, garantindo a sua ampla renovação funcional.”* (SRU, 2007).

⁷⁴ Porto Vivo, SRU, s.d.

3.4.1. Análise das intervenções

Após a apresentação dos objectivos da intervenção, podemos prever que a grande curiosidade deste projecto seria analisar o nascimento de uma nova praça, o que levará a uma mudança de morfologia do quarteirão. Assim, a 6 de Julho de 2012 é inaugurado a novíssima praça das Cardosas, embora até à data algumas obras se mantenham, nomeadamente nos locais de acesso à mesma. Esta praça, que é uma zona privada de acesso público (o que torna este caso particular), contempla 52 apartamentos e 19 lojas encontrando-se por cima de um novo parque de estacionamento, fruto da mesma intervenção.

O facto de esta área ser privada de acesso público, como já foi dito anteriormente, torna este assunto rodeado de alguma controvérsia, como é referido em alguns artigos de imprensa, caso da revista ‘Pedra e Cal – Conservação e Reabilitação nº 52’ que publica um artigo que refere que este não é um processo de reabilitação mas sim de renovação, pondo também em causa que esta intervenção foi *“contra todos os princípios internacionais para a protecção do património e da paisagem urbana, substitui-se um quarteirão no centro histórico do Porto por um condomínio e um parque de estacionamento”*. Independentemente de ser uma afirmação pertinente, não é de minha competência avaliar a legalidade deste processo, competindo sim, a avaliação do que existe actualmente e como se trata de uma intervenção recente, analisar o impacto que esta irá surtir no futuro.

Passado mais de um ano da abertura, embora alguns edifícios só tenham ficado concluídos no início deste corrente ano, podemos constatar que o objectivo de atrair as pessoas para a praça das Cardosas, não está a ser conseguido como seria desejado e ao mesmo tempo tem sido feito a um ritmo demasiado vagaroso (embora o tempo de análise ainda seja curto, como já foi referido). Por outro lado; os preços praticados, a pouca promoção ou promoção pouco eficiente, a falta de vontade do público-alvo se deslocar para o CHP, a conjuntura económica actual, sejam alguns dos motivos que poderão levar a um processo de atracção das pessoas mais moroso.

A criação da praça numa área de cotas diferentes, faz-nos lembrar um exemplo já referido do largo Duque da Ribeira, que mesmo não sendo tão grave, os problemas inerentes às diferenças das cotas irão prevalecer, pois não se possui uma visão ampla da mesma, de nenhuma das três entradas criadas. Este facto leva a uma falta de motivação das pessoas a entrarem para dentro do espaço, a não ser, e mais uma vez a importância para este pormenor, que se proporcione que o edifício âncora seja o polo atractivo, que induza as pessoas a deslocarem-se para o interior da praça. A suposta criação de uma loja interactiva do turismo do Porto e da região norte, de seu nome ‘Porto Welcome Center’, poderá não ser o suficiente para garantir a vida desta praça, sendo que para combater este problema, têm sido e irão continuar a ser realizados eventos neste espaço, citando como exemplos: o cinema ao ar livre e o Urban Market. Uma das soluções que podiam ter sido criadas aquando da intervenção, seria a realização de um pequeno anfiteatro ao ar livre, aproveitando desta forma a diferença de cotas da mesma e aproveitando também esta voga cultural, fazendo-se protocolos com escolas de dança, teatro, música e de outro tipo de espectáculos do Porto e da região Norte, para que desta forma fosse possível ter uma agenda heterogénea a baixo custo, dando oportunidade dessas mesmas escolas mostrarem o seu talento. Esta infra-estrutura levaria a que o comércio de restauração, que por ventura se irá assentar aqui, tivesse movimento suficiente.

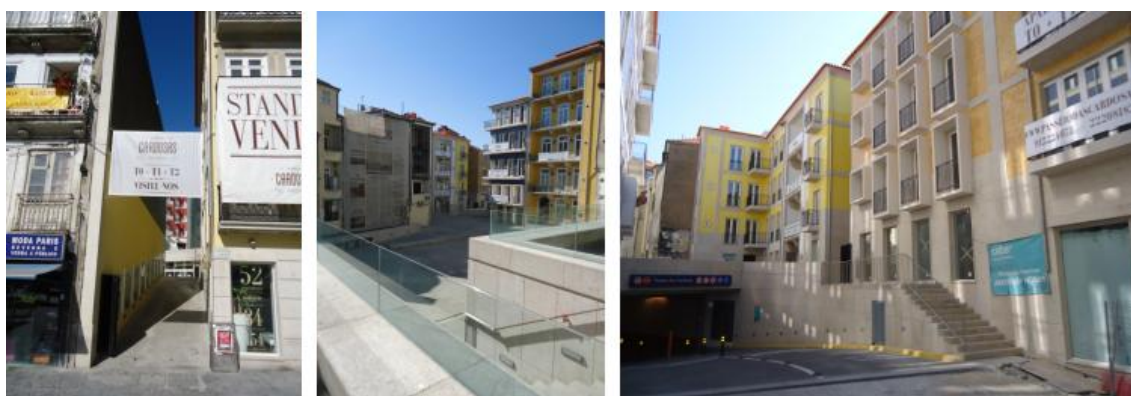


Figura 32 – Panorama actual da nova praça das Cardosas.

Fonte: autoria própria.

PERTINÊNCIA	IMPERTINÊNCIA
<p>1) Reabilitação do edificado;</p> <p>2) Criação de um parque de estacionamento;</p> <p>3) Quarteirão mais voltado para a área habitacional;</p>	<p>1) Criação de uma praça com entradas pouco intuitivas;</p> <p>2) Praça privada com acesso público;</p> <p>2) Falta do edifício âncora;</p>

Tabela 7 - Síntese das pertinências vs impertinências das intervenções no quarteirão da Cardosas.

Conclusão

Muita foi a evolução efectuada ao longo do tempo no urbanismo, sobretudo no que ao planeamento do mesmo, diz respeito. Nem sempre seguindo os melhores trajectos, mas sempre à procura de novas soluções, como é bem exemplo dessa procura de soluções os centros históricos, mais concretamente o da cidade do Porto. Actualmente o urbanismo debruça-se sobre a temática da reabilitação, surgindo como a solução que teima em não pegar, fruto de diversos factores no qual a actual conjuntura económica está presente, sendo que outro dos factores tem a ver com o mau planeamento da reabilitação, faltando por vezes a elaboração da pergunta principal: Para quem? Prendendo-se na objectividade da recuperação do edificado degradado que o centro histórico do Porto possui, a reabilitação esquece-se por vezes do conteúdo dos edifícios, as pessoas. Verifica-se através da análise dos casos de estudos, na indefinição entre a reabilitação para os locais e a reabilitação em forma de gentrificação. Este será o grande problema que o CHP e as suas políticas enfrentam, pois as reabilitações, mesmo que sejam maioritariamente privadas, o município comportará sempre despesas avultadas que nem sempre, ou melhor, raramente surtirão um efeito positivo no que se refere ao contexto económico, sendo que nesta particular época, mais do que qualquer outra, não se pode dar ao luxo de se realizarem investimentos cujos efeitos não reflectam o inicialmente esperado. A tentativa é em certos modos notória em proporcionar uma melhor qualidade de vida a quem lá vive ou quer ir para lá morar, bem como proporcionar uma melhor qualidade ao próprio turista, que hoje em dia é parte integrante da cidade, sendo disso exemplos a restauração das fachadas, a preocupação do estacionamento, a reabilitação de edifícios destinados à hotelaria, entre outros. Mas o grande problema continua a ser o porquê das pessoas não regressarem à cidade, sendo que de censo em censo a população que vive na cidade tende a diminuir, tendência essa que se vem mantendo desde a década de 90 do século passado, fruto de um grande crescimento, por vezes descontrolado da periferias da cidade do Porto, levando ao acontecimento do tão famoso efeito ‘donut’⁷⁵, o que para além dos efeitos negativos que toda a cidade comporta o

⁷⁵ Efeito este que é reflectido com o aumento da população das cidades periféricas em detrimento do despovoamento da cidade central.

CHP sofre ainda mais com um concentrado grande de edifícios devolutos em elevado grau de degradação.

Este problema ainda encontrará novos capítulos no seu futuro, mas uma das soluções passará por um maior *interface* social, entre os órgãos que possuem o financiamento para a realização de intervenções, bem como a capacidade de atrair o investimento privado e atrair as pessoas que vivem e querem ir para lá viver. Enquanto o valor do m² for inflacionado e o valor do mesmo, como todos nós sabemos está demasiado alto para atrair seja quem for, torna-se complicado num futuro próximo reabilitar a área para aqueles que mais a querem e gostam dela.

Ao longo da dissertação foram sendo respondidas as perguntas inicialmente propostas, onde julgo ter obtido respostas claras e objectivas para as mesmas, tentando sempre dar algum tipo de soluções a problemas que existem e irão existir se forem feitas intervenções cujos erros já tenham sido cometidos.

Espera-se que independentemente das políticas e órgãos existente no CHP, este prevaleça com o cariz e semblante histórico que sempre teve e que continue a ser alvo de estudos por pessoas que desejam contribuir para a sua melhoria.

Bibliografia

Referências bibliográficas

ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira (1997) *Formas urbanas do Porto setecentista: a Praça intramuros*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

AMADO, Ana Elisabete Martinho (2012) *A “Rua Direita” nas cidades portuguesas*. Lisboa. Faculdade de Arquitectura – Universidade Técnica de Lisboa.

AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) *O papel do sector do Turismo na reabilitação urbana da baixa do Porto*. Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

CACHADO, Rita Ávila (2013) *O Programa Especial de Realojamento. Ambiente histórico, político e social*. Lisboa. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

CARVALHO, Maria João Esperança de (2011) *O centro histórico da dinamização das cidades – O centro histórico do Porto*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

CORREIA, Fernando Alves (2004, 2ª ed.) *Manual de direito de urbanismo*. Coimbra: Almedina.

CORREIA, Fernando Alves (2001, 2ª ed.) *O plano urbanístico e o princípio de igualdade*. Coimbra: Almedina.

FERNANDES, Gomes (1983) *Centro histórico do Porto: dar futuro ao nosso passado*. Porto. Edição da Associação do Jornalistas e Homens de Letras do Porto.

FERNANDES, Mário Gonçalves (s.d.) *Brevíssima síntese, cronológica, da legislação portuguesa sobre urbanismo e ordenamento do território, desde 1836 – Documento de*

apoio ao ensino. Porto: Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FERNANDES, Mário Gonçalves (2002) *Urbanismo e morfologia no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança) 1852/1926*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FERNANDES, José Alberto V. Rio (2005) *Porto um percurso urbano*. Porto. Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FERNANDES, José Gomes (1983) *Centro histórico do Porto dar futuro ao nosso passado*. Porto: Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto.

FLORES, Joaquim (2003) *Planos de salvaguarda e reabilitação de «Centros Históricos» em Portugal*. Porto. VIII encontro nacional dos municípios com centro histórico: Centros Históricos e Planos Municipais de Ordenamento do Território

GONÇALVES, Fernando (1989) *Evolução histórica do direito do urbanismo em Portugal (1851/1988)*. Lisboa. Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

LACAZE, J.-P. (1995). *La ville et l'Urbanisme*. Flammarion.

LÔBO, Margarida Souza (1995) *Planos de urbanização. A época de Duarte Pacheco*. Porto. Artes Gráficas.

MARQUES, Hélder; FERNANDES, José A. Rio; MARTINS, Luís Paulo (1990) *Porto, percursos nos espaços e memórias*. Porto. Edições Afrontamento.

NASCIMENTO, Edgar Joaquim Pita do (2008) *O papel das políticas de requalificação urbana e ambiental: o caso do Programa POLIS em Bragança, Chaves e Viana do Castelo*. Lisboa. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de (2007) *O espaço urbano do Porto, Condições naturais e desenvolvimento*. Porto. Edições Afrontamento.

PEIXOTO, Paulo (2003) *Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades*. Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras UP. 13, 211-226.

PEREIRA, Ana Rita Rodrigues (2013) *Operações de reabilitação de edifícios antigos: organização de um sistema de informação transversal a todo o processo*. Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

PEREIRA, Carlos Manuel Pinto (2008) *Estratégias de regeneração urbana – O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto*. Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

PINHO, Ana Cláudia da Costa (2009) *Conceitos e políticas europeias de reabilitação urbana. Análise da experiência portuguesa dos gabinetes técnicos locais*. Lisboa. Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

PINTO, Liliana Patrícia Vasconcelos; SANTOS, Teresa Campos dos (2011) *Porto Património Mundial – A classificação e a intervenção. Encontra-se o título “Porto Património Mundial”?*. Porto. Actas do seminário centros históricos: passado e presente.

RIBEIRO, Paula Cristina Silva (2012) *A avaliação das políticas de regeneração urbana em contextos intraurbanos*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

SCHLICKMANN, Marcos Paulo (2010) *Revitalização urbana e atracção empresarial – O impacte de uma nova actividade no Centro Histórico do Porto*. Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

SIMÕES, António Jorge Tábuas (2009) *A reconversão de edifícios não habitacionais, para uma (nova) função residencial no âmbito da reabilitação urbana. Estudo de casos exemplares no Porto*. Porto. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

SOUSA, A. R. S, (2002) *O Turismo como factor de Revitalização da Cidade*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano; Universidade Técnica de Lisboa.

SOUSA, Sílvia Ávila (2006) *Contributos para a avaliação da ‘Performance’ da Gestão dos centros históricos*. Porto. Faculdade de Engenharia e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

SRU, Porto Vivo (2012) *Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio*. Porto. Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana.

SRU, Porto Vivo (s.d.) *Documento estratégico para a unidade de intervenção – Quarteirão 14030 – Ponte Nova*. Porto. Porto Vivo, SRU.

SRU, Porto Vivo (2007) *Documento estratégico para a unidade de intervenção Porto Vivo – Quarteirão 14008*. Porto. Porto Vivo, SRU.

SRU, Porto Vivo (s.d.) *Eixo Mouzinho/Flores. Território do recolhimento e do mercadejar*. Porto. Porto Vivo, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, S.A.

SRU, Porto Vivo (2010) *Plano de gestão centro histórico do Porto património mundial (síntese executiva)*. Porto. Câmara Municipal do Porto; Porto Vivo, SRU.

SRU, Porto Vivo (2007) *Unidade de intervenção do quarteirão da Cardosas – Documento estratégico*. Porto. Porto Vivo, SRU.

SRU, Porto Vivo (2005) *Unidade de intervenção do quarteirão do Infante – Documento estratégico*. Porto. Porto Vivo, SRU.

TAVARES, Ana Filipa Nunes (2008) *Reabilitação urbana – o caso dos pequenos centros históricos*, UNL.

UNESCO (1996) *Centro histórico do Porto – Património mundial*. Gondomar. Artes Gráficas, Lda.

Sítios consultados na WEB

MACHADO, Virgílio Miguel (2010) “Sistemas de turismo e ordenamento do território no regime jurídico das áreas regionais de turismo e pólos de desenvolvimento turístico”

Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve,
<http://www.dosalgarves.com/revistas/N19/3rev19.pdf> [07 de Julho de 2013].

MARTINEZ, Vinício Carrilho (2004) “Estado de direito social” *Jus Navigandi*. 9(384),
<http://jus.com.br/revista/texto/5494> [18 de Junho de 2013].

MIRANDA, Frederico Antunes Sanches de (2011) “Caracterização dos edifícios pombalinos da baixa de Lisboa” Faculdade de Ciências e Tecnologia-Universidade Nova de Lisboa, http://run.unl.pt/bitstream/10362/5964/1/Miranda_2011.pdf [02 de Julho de 2013].

PINHO, Ana Cláudia da Costa (2010) “Evolução das políticas de reabilitação urbana em Portugal”. Workshop ‘Novo Regime da Reabilitação Urbana’ - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana – 12 de Abril de 2010,
<http://www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/ihru/pt/ihru/docs/AnaPinho.pdf>
[15 de Setembro de 2013].

PROF2000 “O estado liberal de direito”, user.prof2000.pt [18 de Junho de 2013].

SOARES, Fernanda Epaminondas (2011) “As classes subalternas de Londres no século XIX: Miseráveis, operários, criminosos e prostitutas” Núcleo de Estudos Contemporâneos, <http://www.historia.uff.br/nec/autor/fernanda-epaminondas-soares> [03 de Julho de 2013].

<http://www.ordemengenheiros.pt/pt/centro-de-informacao/dossiers/historias-da-engenharia/dimensoes-e-replicas-intemporais-do-terramoto-de-1755/> [21 de Junho de 2013]

<http://www.territorioportugal.pt/pnpot/> [27 de Junho de 2013]

<http://www.dgotdu.pt/> [27 de Junho de 2013]

<http://www.igf.min-financas.pt> [27 de Junho de 2013]

<http://dre.pt/> [27 de Junho de 2013]

<http://www.dgterritorio.pt/> [29 de Junho de 2013]

<http://www.oasrn.org> [29 de Junho de 2013]

http://www.igf.min-financas.pt/Leggeraldocs/DL_208_82.htm [02 de Julho de 2013]

[http://www.apambiente.pt/zdata/Instrumentos/Seveso/Instrumentos de Gestao Territorial Margarida Castelo Branco.pdf](http://www.apambiente.pt/zdata/Instrumentos/Seveso/Instrumentos_de_Gestao_Territorial_Margarida_Castelo_Branco.pdf) [02 de Julho de 2013]

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/porta/reabilitacao/sociedadesreabilitacaourbana/menusru.html> [02 de Julho de 2013]

<http://www.portopatrimoniomundial.com/historia-urbana-do-porto.html> [05 de Julho]

http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main [07 de Julho]

<http://ssru.wordpress.com/2009/09/01/a-linha-limite-por-ssru/> [07 de Julho]

<http://www.portovivosru.pt/> [21 de Julho de 2013].

<http://www.porto.taf.net/dp/> [28 de Julho de 2013]

<https://infoeuropa.eurocid.pt/registo/000021937/> [15 de Setembro de 2013]

<http://www.cm-porto.pt/> [15 de Setembro de 2013]

Legislação consultada

PDM:

- DL n° 208, de 26 de Maio de 1982;
- DL n° 69, de 2 de Março de 1990.

PROT:

- DL n° 383 de 20 de Julho de 1983;
- DL n° 176-A/88, de 18 de Maio
- DL n° 380/99, de 22 de Setembro.

PMOT:

- DL nº 69, de 2 de Março de 1990;
- DL nº 380/99, de 22 de Setembro.

PEOT:

- DL nº 151, de 24 de Junho de 1995;
- DL nº 380/99, de 22 de Setembro.

LBPOTU:

- DL nº 48 de 11 de Agosto de 1998;
- DL nº 54/2007, de 31 de Agosto.

PNPOT:

- DL nº 380/99, de 22 de Setembro;
- DL nº 58/2007, de 4 de Setembro;
- Portaria nº 245/2011, de 22 de Junho de 2011.

RECRIA:

- DL nº 4/88 de 14 de Janeiro;
- DL nº 329-C/2000 de 22 de Dezembro.

PER:

- DL nº 163/93, de 7 de Maio;
- DL nº 271/2003 de 28 de Outubro.

REHABITA:

- DL nº 105/96 de 31 de Julho.

RECRIPH:

- DL nº 106/96 de 31 de Julho;

SOLARH:

- DL nº 39/2001 de 9 de Fevereiro;
- DL nº 7/99 de 8 de Janeiro.

POLIS:

- Conselho de ministros nº 26/2000 de 15 de Maio;

SRU:

- DL nº 104/2004 de 7 de Maio;
- Decreto Regulamentar nº11/2000 de 24 de Agosto

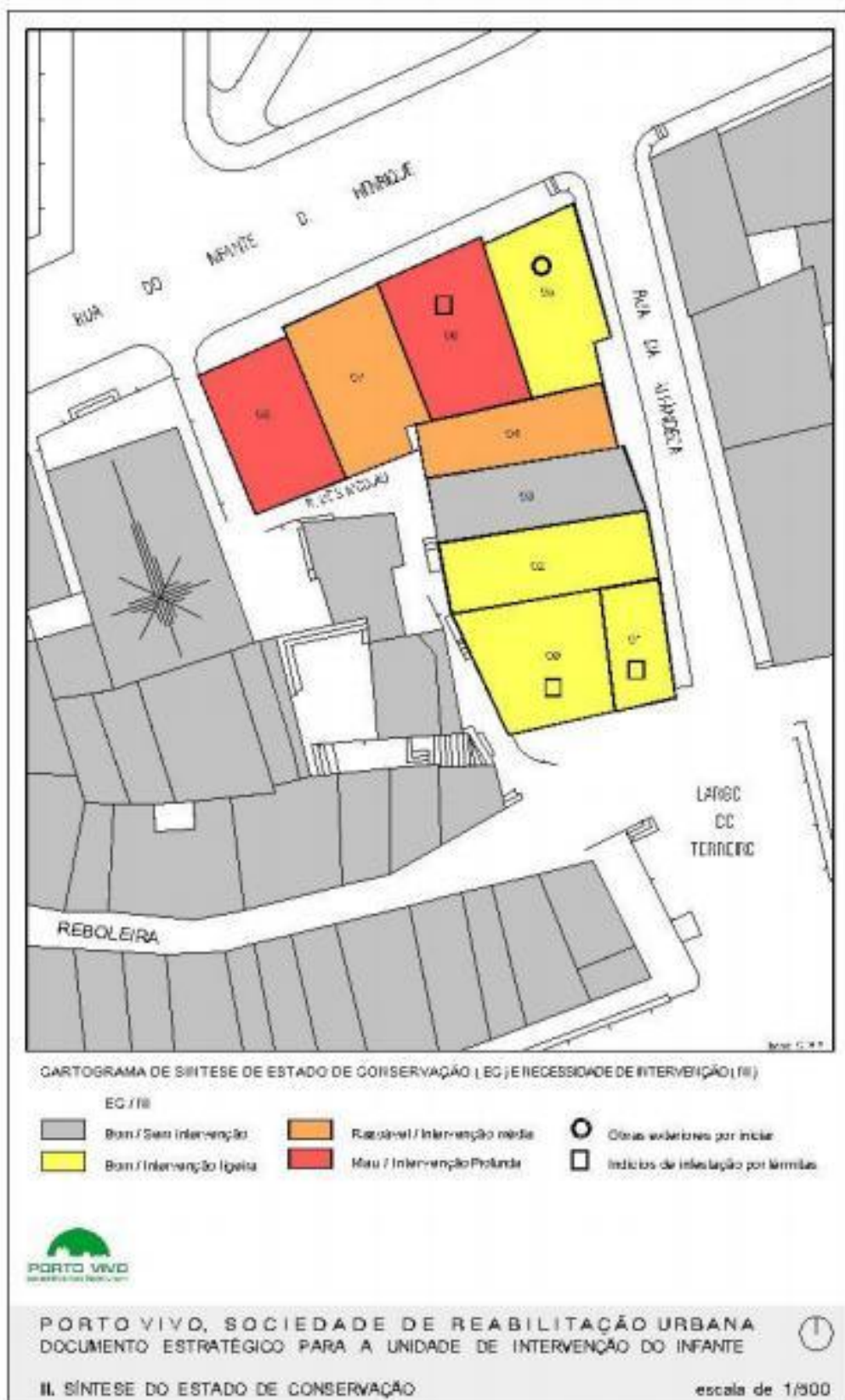
Anexos

A.I)

TABELA - ESTADO DE CONSERVAÇÃO, OCUPAÇÃO E FUNCIONALIDADE DO EDIFICADO												
ESTADO DE CONSERVAÇÃO				OCUPAÇÃO		FUNCIONALIDADE						
OPERAÇÕES	Nº DE QUARTERÃO	NOME DO QUARTERÃO	Nº DE EDIFÍCIOS	BOM	MÉDIO	RUÍNA	CEBRAS	DEVALUET	PARCIAL	TOTAL		
TAIPAS 109	Q 08008	VIRTUDES	22	5	16	1	0	0	0	16	6	
	Q 15029	TAIPAS	53	12	30	11	0	0	3	9	41	
	Q 08009	MURALHAS	34	4	21	6	2	1	5	7	20	
				21	67	18	2	1	8	32	67	
											38	
											7	
											0	
S.FRANCISCO 133	Q 13012	S. JOÃO NOVO	28	6	10	10	1	1	3	7	17	
	Q 13008	COMERCIO DO PORTO	55	11	16	27	0	1	0	22	32	
	Q 13011	IVP	14	7	3	3	0	1	2	5	6	
	Q 13013	BOLSA	22	7	6	9	0	0	2	5	15	
	Q 13017	CAPITANIA	10	5	3	1	0	1	3	0	6	
	Q 13001	FORNO VELHO	4	2	2	0	0	0	0	0	4	
				38	40	50	1	4	10	30	80	
											20	
											2	
											7	
VITÓRIA 277	Q 15024	CADEIA	1	1	0	0	0	0	0	1	0	
	Q 15030	BENEDITINOS	2	2	0	0	0	0	0	2	0	
	Q 15034	S. MIGUEL	20	10	5	5	0	0	4	16	14	
	Q 15036	BATARIA	29	11	10	6	2	0	6	9	14	
	Q 13005	BELMONTE	40	8	16	23	2	0	4	20	16	
	Q 15031	S. BENTO DA VITÓRIA	39	10	14	12	1	2	7	9	21	
	Q 15032	VITÓRIA	35	7	11	13	4	0	11	11	13	
	Q 15035	MISERICÓRDIA	42	12	17	12	1	0	9	7	26	
	Q 15033	D. LOPO	60	6	15	36	1	2	16	28	16	
				67	88	107	11	4	53	96	125	
												78
CLERIGOS 229	Q 15021	IGREJA DOS CLERIGOS	1	1	0	0	0	0	0	1	0	
	Q 15023	CLERIGOS	17	1	11	5	0	0	1	11	5	
	Q 15022	ASSUNÇÃO	40	9	20	11	0	0	2	18	20	
	Q 15025	CALDEIREIROS	39	12	18	8	1	0	4	7	28	
	Q 15026	NASOINI	28	1	15	12	0	0	3	14	11	
	Q 15027	SENHORA DA SILVA	15	1	6	6	1	1	6	5	3	
	Q 15028	LOIOS	23	3	13	7	0	0	3	8	12	
	Q 14021	FLORES	25	6	13	6	0	0	4	12	9	
	Q 14017	CARDOSAS	41	8	10	20	0	3	13	14	11	
				42	106	75	2	4	36	89	100	
											16	
											2	
											13	
											11	
MOUZINHOS/FLORES 255	Q 14023	TRINDADE COELHO	8	5	0	0	0	3	0	2	3	
	Q 14026	ALHO	17	3	9	5	0	0	3	5	9	
	Q 14030	PONTE NOVA	37	9	14	13	1	0	3	10	24	
	Q 14012	S. DOMINGOS	39	10	14	14	0	1	5	13	20	
	Q 13006	FERRERIA BORGES	14	3	9	1	0	1	1	6	6	
	Q 13007	SOUZA VITERBO	11	4	4	2	0	1	1	5	4	
	Q 13010	FEITORIA INGLESA	36	11	7	16	2	0	6	14	16	
	Q 13009	S. JOÃO	27	3	12	12	0	0	5	17	5	
	Q 14032	SEMENTEIRA	18	5	9	3	1	0	6	7	5	
	Q 14008	PORTO VIVO	21	4	5	8	0	4	5	4	8	
	Q 14024	CORPO DA GUARDA	27	3	4	8	0	12	2	3	10	
												3
												35
												9
												11
												98
												19
												25

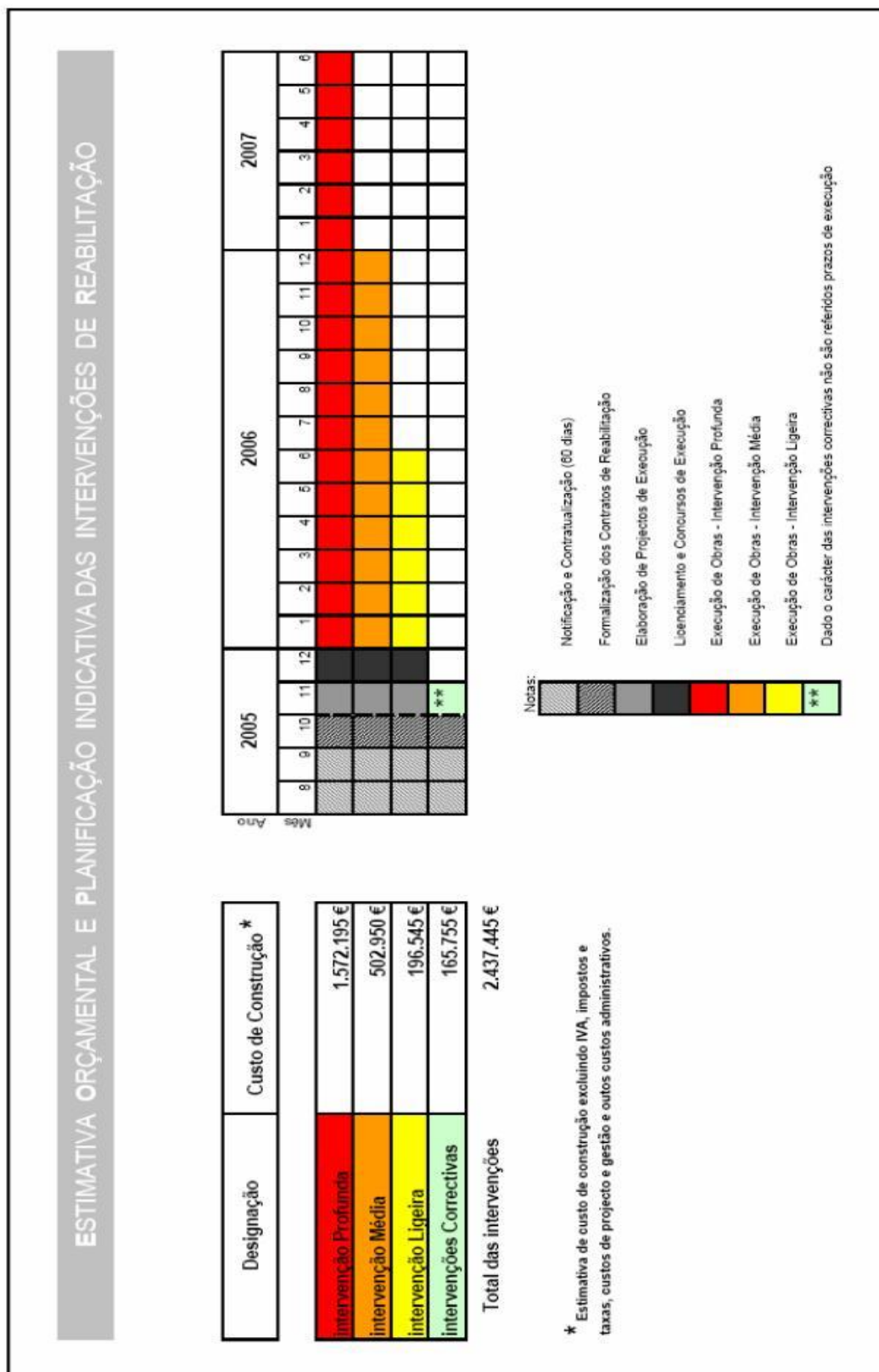
TABELA - ESTADO DE CONSERVAÇÃO, OCUPAÇÃO E FUNCIONALIDADE DO EDIFICADO																						
OPERAÇÕES	N.º DE QUARTERLO	NOME DO QUARTERLO	N.º DE EDIFÍCIOS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO							OCUPAÇÃO						FUNCIONALIDADE					
				BOM	MEDIO	MAU	RUINA	CERAS	DESTRUT.	PARCIAL	TOTAL	HABITAÇÃO	COMERCIO	SERVICO	DEZARMAENTO	HAB + COM	HAB + SERV	COM + SERV				
RIBEIRA/BARREDO 258	Out-08	O 13004 OUTERINHO	4	3	1	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	1	0	0		
		O 0803401 CASA DA TORRE	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0		
		O 13024 S. NICOLAU	22	3	6	11	0	2	7	8	5	3	0	2	1	8	0	0	0	0		
		O 13027 REBOLEIRA	13	8	3	2	0	0	1	4	8	2	2	6	0	1	1	0	0	0		
		O 13002 INFANTE	10	2	6	0	0	2	1	3	4	0	1	2	1	2	1	0	0	0		
		O 13016 CASA DO INFANTE	36	7	19	6	4	0	11	10	15	2	1	4	1	14	1	2	0	0		
		O 13025 FORTE TAURINA	18	5	6	6	0	1	3	8	8	6	0	1	0	5	2	0	0	0		
		O 13026 POSTIGO DO CARVAO	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		O 1302301 PRAÇA DA RIBEIRA	19	13	2	4	1	0	3	1	15	7	0	0	0	8	0	0	0	0		
		O 1302302 S. FRANCISCO	21	10	2	0	0	0	0	5	15	6	0	1	0	11	3	0	0	0		
		O 1302303 RUA DE BAIXO	4	2	1	1	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	2	0	0	0		
		O 1302304 CHEZ LAPIN	12	10	2	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	11	0	0	0	0		
		O 1302305 TERREIRINHO	14	10	4	0	0	0	0	0	3	11	6	0	0	7	1	0	0	0		
		O 1302306 BARREDO	5	1	3	1	0	0	0	0	1	4	3	0	0	1	1	0	0	0		
		O 1302307 CANASTREIROS	8	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0		
O 1302308 MERCEARIA	8	7	0	1	0	0	0	1	2	5	0	0	0	7	0	0	0	0				
O 13014 LADA	53	42	10	0	0	1	0	0	2	50	15	2	1	3	24	7	0	0				
		119	88	37	7	7	20	58	185	54	7	20	8	112	21	0	2	0				
SE 242		O 14002 PELAMES	40	8	7	27	6	1	10	21	17	10	1	0	0	20	7	0	0	0		
		O 14011 SOUTO	18	3	6	9	0	0	5	5	8	4	0	0	0	8	1	0	0	0		
		O 14016 DUQUE	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		O 14031 VIA DO RIO	20	10	15	15	8	0	31	15	25	4	1	0	0	7	0	0	0	0		
		O 14047 S. SEBASTIAO	16	3	7	4	0	0	0	9	3	5	0	0	0	5	2	0	0	0		
		O 14052 ALGAS	10	1	6	3	0	0	0	3	7	9	0	0	0	1	0	0	0	0		
		O 14037 PENAVENTOSA	4	4	0	0	0	0	0	0	4	2	0	1	0	0	0	0	0	0		
		O 13029 SEMINARIO	35	12	8	8	7	0	13	8	14	3	0	1	5	9	4	0	0	0		
		O 14050 SE	7	4	2	1	0	0	1	2	4	3	0	0	3	0	0	0	0	0		
		O 14048 D. HUGO	22	4	8	6	4	0	9	4	9	5	1	0	3	4	0	1	0	0		
				59	63	82	37	1	71	73	97	57	4	3	14	73	19	0	2	0		
		AV. PONTE 41		O 140301 LOUREIRO	17	0	6	10	1	0	1	13	3	0	0	0	0	13	1	2	0	0
				O 14043 RUA GHA	24	4	11	9	0	0	2	12	10	0	4	0	0	17	0	1	0	0
						4	17	19	1	0	3	25	13	0	4	0	0	30	1	3	0	0
				O 12088 31 DE JANEIRO	49	13	18	13	3	2	9	25	13	0	7	0	0	17	0	14	0	0
O 14022 BATALHA	17			1	9	6	0	1	1	3	12	2	1	0	0	8	1	3	0	0		
O 14028 TEATRO	1			1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
O 14027 TERCO	14			0	9	5	0	0	1	1	12	1	0	2	1	0	0	2	0	0		
O 14018 CIMO DE VILA	45			3	18	22	1	0	2	20	22	4	3	0	1	8	0	2	0	0		
O 14045 SARFAIA DE CARVALHO	20			0	15	15	0	0	4	14	2	4	0	0	0	12	0	0	0	0		
O 14046 PONTE DO SOL	41			0	0	1	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
O 14005 CASA PIA	1			22	76	80	4	6	22	79	81	15	11	4	4	99	3	0	0	0		
				22	76	80	4	6	22	79	81	15	11	4	4	99	3	0	0	0		
SANTA CLARA 80				O 14026 VIMARA PERES	8	1	3	4	0	1	3	3	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0
				O 14039 1º DE DEZEMBRO	6	0	3	4	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
				O 14041 VERDADES	18	0	0	11	7	0	13	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
		O 1301401 FERRO	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0		
		O 14035 SANTA CLARA	26	6	11	6	2	1	5	3	17	15	0	4	1	1	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
				7	17	25	9	2	24	14	20	21	0	4	3	6	0	0	0	0		
1792																						
				4	4			1	3													
Outros Edifícios de Interesse Patrimonial																						

A.II)



Anexo 2 – A.II) Catalogação do edificado e intervenções dos mesmos no bairro do Infante. Fonte: Porto Vivo, SRU, Unidade de intervenção do bairro do Infante – Documento estratégico

A.III)



Anexo 3 – A.III) Estimativa do valor das intervenções. Fonte: Porto Vivo, SRU, Unidade de intervenção do bairro do Infante – Documento estratégico.